



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

**de la Commission permanente  
des transports et de l'environnement**

**Le jeudi 8 février 2018 — Vol. 44 N° 145**

Consultations particulières sur le projet de loi n° 165 — Loi  
modifiant le Code de la sécurité routière  
et d'autres dispositions (3)

**Président de l'Assemblée nationale :  
M. Jacques Chagnon**

---

**QUÉBEC**

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec  
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles  
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85  
Québec (Québec)  
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754  
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:  
**[www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca)**

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

**Commission permanente des transports et de l'environnement**

**Le jeudi 8 février 2018 — Vol. 44 N° 145**

**Table des matières**

Auditions (suite)	1
Association des premiers répondants du Québec (APRQ)	1
Corporation des paramédics du Québec	8
Association des travailleurs en signalisation routière du Québec (ATSRQ)	16

**Intervenants**

M. Alexandre Iracà, président

M. André Fortin  
Mme Véronique Tremblay  
M. Ghislain Bolduc  
M. André Villeneuve  
M. Benoit Charette  
M. Serge Simard

- \* M. Cédric Rivière, APRQ
- \* Mme Mélanie Waldhart, idem
- \* M. Patrick Dufresne, Corporation des paramédics du Québec
- \* M. André Dussault, idem
- \* M. Jean-François Dionne, ATSRQ
- \* M. Martin Daoust, idem
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le jeudi 8 février 2018 — Vol. 44 N° 145

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 165 — Loi modifiant  
le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions (3)**

*(Douze heures vingt-quatre minutes)*

**Le Président (M. Iracà) :** À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires et appareils électroniques.

La commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

**La Secrétaire :** Oui, M. le Président. M. Gaudreault (Jonquière) sera remplacé par M. Villeneuve (Berthier) et M. Martel (Nicolet-Bécancour), par M. Charette (Deux-Montagnes).

**Auditions (suite)**

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup. Alors, cet avant-midi, nous entendrons l'Association des premiers répondants du Québec. Alors, désolé du retard. Il y a eu des votes, des imprévus. On est à l'Assemblée nationale, il y a beaucoup d'imprévus. Alors, merci beaucoup de votre patience, merci d'être ici, je vous souhaite la bienvenue. Je vous demande de bien vouloir vous présenter, ainsi que la personne qui vous accompagne. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Alors, sans plus tarder, madame messieurs, la parole est à vous.

**Association des premiers répondants du Québec (APRQ)**

**M. Rivière (Cédric) :** Merci. Donc, merci, M. le Président, merci, M. le ministre, merci, les députés, et merci à tous les membres de la commission. Donc, bonjour à tous. Nous vous remercions de nous accueillir dans le cas de la présente commission et nous sommes fiers d'apporter notre expertise pour concrétiser de nouvelles pistes de solution visant la sécurité routière. Il s'agit d'ailleurs de recommandations qui ont déjà été présentées à la Société de l'assurance automobile du Québec lors de sa consultation publique sur la sécurité routière, en mars dernier.

Mon nom est Cédric Rivière, directeur de l'Association des premiers répondants du Québec, et je suis accompagné de Mélanie Waldhart, directrice des projets et des communications.

Pour vous présenter brièvement notre association, elle a été créée en 2015 pour concourir à des milieux de vie plus sécuritaires, avec des actions concrètes, dans le domaine des premiers secours médicaux et elle est dotée de plusieurs missions, dont celle de développer des programmes de formation et des projets dans ce domaine.

Quel usager de la route n'a jamais été témoin d'un accident et ne s'est jamais trouvé sur les lieux d'un accident avant l'arrivée des secours? Dans ces situations, chacun d'entre nous ne peut être qu'interpellé par plusieurs questionnements. Dois-je porter secours ou assistance? Suis-je en sécurité si je m'arrête ou si j'interviens? Suis-je suffisamment formé ou outillé pour poser les premiers gestes?

Tandis que certains auront choisi de passer leur chemin, d'autres auront composé le 9-1-1 ou encore d'autres auront porté assistance aux personnes impliquées. Que l'on soit piéton, cycliste, cyclomotoriste, automobiliste ou conducteur de tout autre véhicule, chacun, peu importe ses capacités, est le premier maillon de la chaîne de secours. Son rôle est déterminant dans la finalité de cette chaîne, qui demeure, pour tous les accidentés de la route, les meilleures conditions de réadaptation possible.

Ces conditions gagnantes sont à la portée de chacun d'entre nous grâce à des actions simples de prévention et de formation en secourisme, la reconnaissance des situations d'urgence, le déclenchement rapide des services d'urgence ou encore la pratique des premiers soins selon ses compétences et capacités et la sécurité des lieux.

Pour améliorer la sécurité routière, plusieurs initiatives à travers le monde témoignent du souci de former les détenteurs de permis de conduire aux premiers secours. Dans tous les cas répertoriés, il s'agissait d'introduire l'obligation de suivre une formation de secourisme général dans les processus d'obtention des permis de conduire. Cependant, une formation d'ordre général est-elle vraiment pertinente en milieu routier lorsqu'on sait que celui-ci comporte son lot de spécificités qui ne sont pas présentées dans des cours généraux ni pratiqués dans l'aisance d'une salle de formation?

Le Québec peut faire mieux et plus pour la sécurité routière avec l'Association des premiers répondants du Québec, qui travaille actuellement à développer un programme de formation de secourisme en milieu routier. Son contenu intègre des notions d'enseignements généraux et spécifiques à la circulation routière ainsi que des techniques adaptées à ce contexte particulier.

Pour vous présenter un peu plus en détail les différentes formations, je vais laisser la parole à Mélanie Waldhart.

**Mme Waldhart (Mélanie) :** Donc, bonjour. Plusieurs formations de secourisme général et spécifique ont été développées pour former la population. Ces formations sont régies par divers organismes pour lesquels des instructeurs et

des formateurs indépendants ou corporatifs dispensent les cours. Parmi les formations de secourisme dites spécialisées, la plus connue est certainement celle qui est dédiée aux secouristes en milieu du travail. Or, aucune formation de secourisme spécialisé pour le grand public n'est disponible pour le contexte spécifique du milieu routier, qui est pourtant emprunté chaque jour par de nombreuses personnes.

Les principes appris lors des formations de secourisme général ne sont pas toujours applicables au contexte spécifique des accidents de la route en raison de plusieurs facteurs, dont la diversité des véhicules et des usagers impliqués, la multiplicité des personnes qui pourraient être impliquées également, la géographie des lieux et leurs dangers inhérents, les conditions météorologiques, les mécanismes de lésion, les types d'impacts, etc. Donc, grâce à un programme de formation de secourisme en milieu routier, avec des notions d'enseignement général et spécifique à la circulation routière, ainsi que des techniques adaptées à ce contexte particulier, les détenteurs d'un permis de conduire seraient outillés en cas d'accident à la fois pour leur propre sécurité, et j'insiste bien aussi sur ce point-là, pour la sécurité des autres usagers de la route et aussi pour faciliter l'intervention des professionnels du secours routier et réunir des conditions gagnantes pour le rétablissement des accidentés de la route.

• (12 h 30) •

Donc, le programme de formation en milieu routier de notre association, qui est actuellement en développement, est composé de plusieurs modules de formation dits obligatoires, donc qui sont des modules de formation qui composeraient la formation initiale, et également des modules de perfectionnement qui sont dits non obligatoires pour des conducteurs qui souhaiteraient acquérir davantage de connaissances et de pratique dans ce domaine. Et notre formation prévoit aussi un volet pour les conducteurs dits vulnérables. Donc, cette formation pour les conducteurs dits vulnérables serait restreinte aux notions de protection et d'alerte. Quand on parle de conducteurs dits vulnérables, il s'agit des personnes âgées, par exemple, ou de personnes présentant certains handicaps, qui sont également des usagers de la route et qui pourraient être impliqués également à titre de premier maillon de la chaîne des secours.

L'enseignement de nos modules de formation initiaux est estimé à une durée de 16 heures et s'adresse à tous ceux qui souhaitent obtenir le permis de conduire. Donc, ce serait intégré dans le processus d'obtention des permis de conduire. On prévoit également une recertification des détenteurs des permis de conduire parce que, bien évidemment, une formation de secourisme doit être renouvelée pour maintenir ses compétences et ses connaissances à jour. Et on préconise un renouvellement de cette formation tous les trois ans.

On prévoit également qu'il ne serait pas obligatoire de suivre une formation de recertification ni la formation initiale pour réobtenir cette certification-là. On proposerait aux conducteurs, s'ils estiment que leurs connaissances et leurs compétences sont suffisantes, de passer simplement un examen de recertification, que, s'ils reçoivent la note minimum de passage, ils pourraient obtenir cette certification-là.

Les accidents de la route impliquent la mobilisation de plusieurs intervenants dont les rôles et les domaines de compétence sont complémentaires. L'intervention des usagers de la route à titre de premier maillon de la chaîne des secours et formés au secourisme en milieu routier ferait donc partie du déroulement existant des opérations sur les lieux d'accidents. Il est ainsi indispensable pour nous que le programme de formation de secourisme en milieu routier et son contenu recueillent l'intérêt et la faveur de différents intervenants.

C'est pourquoi notre association attache une grande importance à l'acceptabilité du programme et l'approbation de son contenu par plusieurs partenaires qui auront chacun l'opportunité d'enrichir la formation de leur expertise. Il s'agit de concevoir une formation utile et adéquate grâce à l'expertise concertée de plusieurs organismes responsables de la gestion du réseau routier et des représentants du domaine de la santé et des secours. Donc, on pense notamment à la Société de l'assurance automobile du Québec, au ministère des Transports, au ministère de la Santé, à la Fondation des maladies du cœur et à des représentants des divers domaines professionnels de terrain, comme les techniciens ambulanciers paramédics, les policiers, les pompiers.

Donc, l'objectif, en fait, de cette formation-là, ça serait de l'intégrer au processus d'obtention et de renouvellement du permis de conduire qui serait délivré par un certificat, donc à la suite de la réussite de cette formation-là.

Comme le disait mon collègue, il y a plusieurs initiatives à travers le monde qu'on a répertoriées dans le cadre de nos recherches pour réaliser ce mémoire, dont plusieurs sont répertoriées dans les pays d'Europe qui ont déjà implanté ce processus ou qui souhaitent le concrétiser à court terme. Donc, par exemple, en Belgique, dans la région bruxelloise, en France, en Suisse également, où l'inscription au permis de conduire doit être accompagnée de l'attestation de réussite au cours de premiers soins. En Autriche également, on a répertorié une initiative similaire. En Allemagne, on a répertorié une initiative similaire et un document qui est mentionné que cette initiative est présente en Allemagne depuis 1969. On a aussi répertorié une initiative similaire en Norvège. Puis d'ailleurs la Norvège est un pays assez novateur dans ce domaine-là, puisque ce pays exige, dès le plus jeune âge, des Norvégiens différentes obligations en matière de secourisme.

Les connaissances et les compétences en secourisme ne peuvent être acquises et conservées à long terme par une seule formation initiale. Donc, c'est pour ça qu'on prévoit une durée de validité de la formation d'une durée de trois ans. Et c'est d'ailleurs une durée de validité qui est fréquemment allouée aux formations de secourisme.

Afin d'évaluer les retombées concrètes du programme de formation de secourisme en milieu routier, sa pertinence et son efficacité en faveur de la sécurité routière, on préconise également d'implanter un projet pilote sur une durée de six ans. Pendant cette période-là, on va pouvoir recueillir les recommandations des conducteurs et des intervenants de la chaîne des secours pour bonifier le projet.

Donc, dans le même objectif de sécurité routière et dans le contexte de formation de secourisme en milieu routier pour les usagers de la route, notre projet présente aussi dans notre mémoire l'ajout d'équipement de visibilité pour les usagers de la route, donc qui sont nécessaires en cas de panne ou d'accident pour la visibilité des véhicules et des personnes impliquées. Donc, on pense notamment à des gilets de sécurité et à des triangles de signalisation ou des fusées incandescentes. C'est ce qui clôture notre présentation.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup, madame, c'est très gentil. Alors, nous allons procéder au bloc d'échange. Nous allons débiter avec la partie gouvernementale, avec Mme la ministre. Je vous cède la parole.

**Mme Tremblay :** Merci beaucoup, M. le Président. Alors, merci beaucoup, M. Rivière, Mme Waldhart. Merci beaucoup pour votre exposé.

J'aurais quelques questions, notamment sur votre formation en milieu routier. En quoi elle est vraiment différente de la formation régulière? Pouvez-vous me donner des exemples concrets?

**M. Rivière (Cédric) :** Oui, bien sûr. Bien, en fin de compte, une formation régulière va... il y a deux axes. Il y a le RCR, donc la réanimation cardiorespiratoire, puis il y a un axe premiers soins. Premiers soins larges : on voit comment faire un pansement, comment gérer une brûlure, comment intervenir auprès d'une personne, souvent, qui est dans un espace contrôlé, chez lui, à l'extérieur, dans un parc, mais il n'y a pas de... on ne peut pas intervenir sur une route comme on intervient dans un parc. Savoir comment s'arrêter. Est-ce qu'on s'arrête devant le véhicule accidenté? Après le véhicule accidenté? Est-ce qu'on peut s'arrêter? On est venus hier soir avec la belle météo, puis il y a eu plusieurs accidents, mais c'est savoir où se placer en fonction de l'accident pour ne pas, nous, se mettre en danger, ne pas gêner les secours, ne pas faire d'autres victimes. Et tout ça, ce n'est pas élaboré, malheureusement, dans un cours qui existe actuellement. On parle juste de la RCR et on parle juste des premiers soins de base. Et on ne va pas plus loin dans la sécurité, on va dire, de l'intervenant en tant que tel pour le grand public. Je ne sais pas si tu veux compléter.

**Mme Waldhart (Mélanie) :** Oui. J'aimerais compléter, en fait, avec, par exemple, un exemple concret. Une personne qui est inconsciente dans son véhicule, si je la déplace, je risque de créer des lésions qui aggraveraient son cas. Comment est-ce que je peux faire pour pratiquer la libération des voies aériennes, donc permettre en fait que l'air circule correctement, protéger ses voies respiratoires? Dans un véhicule, eh bien, c'est différent que dans un contexte de salle de classe, souvent, où la personne est étendue au sol.

Puis, justement, dans notre mémoire, on détaille aussi des modules de formation, donc, qui seraient dans la formation initiale, donc le rôle de l'utilisateur de la route, la sécurité des lieux d'un accident, comprenant notamment l'approche du site, l'approche des véhicules et des personnes impliquées, comment est-ce que j'aborde un véhicule qui est accidenté, l'arrêt sécuritaire pour porter secours ou assistance. L'objectif n'est pas de se mettre soi-même en danger, en plus, pour créer un suraccident, non plus. La circulation aux abords d'un accident de la route, donc pour tous les usagers, même ceux qui ne s'arrêteraient pas. Les facteurs accidentogènes, donc, c'est de la conscientisation, de la sensibilisation des conducteurs. Puis, bien évidemment, comme le disait mon collègue, différentes notions, là, de réanimation cardiorespiratoire, de premiers soins, spécifiques à un contexte où une personne est dans un véhicule.

**Mme Tremblay :** Vous dites qu'il y a plusieurs pays européens, comme la France, Belgique, Suisse, Allemagne, Norvège, Autriche, qui exigent de leurs conducteurs d'avoir suivi une telle formation. Est-ce que ça fait déjà plusieurs années?

**Mme Waldhart (Mélanie) :** Alors, en fait, il y a plusieurs pays, effectivement, qui ont déjà implanté ce processus, et d'autres qui sont en cours d'implantation du processus. Par exemple, la France est en cours d'implantation du processus. La Suisse, eux, exigent déjà l'attestation de réussite d'un cours qui s'appelle le cours samaritain, d'une durée de 10 heures. Puis, en Allemagne, on a lu, on a répertorié l'information comme quoi ça existait depuis 1969, l'obligation d'avoir une attestation de formation en secourisme pour obtenir son permis de conduire. Puis pareil en Norvège, c'est un processus qui est déjà appliqué. Comme je disais tantôt, différentes obligations, selon ce qu'on a répertorié en Norvège, pour les jeunes Norvégiens, donc d'avoir des notions de secourisme dès le plus jeune âge. Et eux prévoient une formation de quatre heures, mais qui est... En fait, quatre heures, ça peut paraître peu, mais, considérant qu'ils ont déjà des obligations en matière de secourisme dès le plus jeune âge, c'est ce qui fait que la formation est plus réduite.

**Mme Tremblay :** Est-ce que les pays qui exigent une telle formation, est-ce qu'ils ont constaté un impact vraiment positif avant et après?

**M. Rivière (Cédric) :** Bien, en fin de compte, ce qu'on a vu, c'est surtout le taux de survie qu'on a quand on intervient rapidement. Donc, on a pu voir des taux de survie qui étaient comme doublés par rapport à avant la mise en place de ces formations grand public. Parce que ces gens-là... On ne peut pas juste cibler sur le réseau routier, mais on cible la population en général parce que ces gens-là, bien, ils vont être automobilistes, mais un jour ils vont être piétons, puis le piéton va peut-être rencontrer une personne qui tombe en arrêt cardiorespiratoire qui n'a aucun lien avec un accident. Donc, on ne peut pas juste cibler, comme je dis, la sécurité routière, mais on a vu qu'avec une population formée, bien, on intervient dans le taux de survie pour un patient à la sortie de l'hôpital. C'est ça, les chiffres qu'on peut obtenir.

• (12 h 40) •

**Mme Waldhart (Mélanie) :** Puis je voudrais rajouter également qu'en fait le nombre d'usagers de la route représente une masse critique importante de population qui pourrait être formée. Et donc c'est en ce sens-là que cibler les usagers de la route, ça permet d'avoir un impact.

En Allemagne, justement, il y a un texte qu'on a trouvé qui disait que... ils constataient, selon les dires des notabilités médicales ayant trait aux accidents de la route, que le nombre d'accidentés étouffés avait diminué, ce qui tient au fait que les secouristes savent comment placer les blessés et préserver ainsi leur respiration. C'est l'exemple, justement, que je vous donnais tout à l'heure dans le cadre d'une personne dans son véhicule.

Puis, nous, en fait, ce qu'on présente comme formation, c'est une formation spécifique au milieu routier plutôt qu'une formation générale. Donc, c'est sûr qu'en ce sens-là il n'y a pas de chiffres pour spécifiquement les accidentés de la route, mais les usagers de la route représentent une masse importante de gens qui pourraient intervenir dans toutes sortes de circonstances.

**Mme Tremblay :** Est-ce que vous avez des appuis, que ce soit chez les policiers ou des gens qui disent : Effectivement, ce que vous proposez, ce serait une bonne chose à faire?

**M. Rivière (Cédric) :** En fin de compte, pas avec les policiers, mais, par contre, dans le domaine médical, donc le milieu de la santé, des services sociaux, la Fondation des maladies du coeur prône une formation grand public pour tout le monde. Il y a une ville un peu plus proche, qui est Seattle, qui, elle, a déjà aussi incorporé le permis de conduire puis l'obligation d'avoir un cours de RCR. La population est formée à 98 % en RCR, premiers soins.

Au Québec, c'est 5 % à 8 % des gens qui sont formés. Et c'est là-dessus que la Fondation des maladies du coeur et de l'AVC pousse pour dire : Ce n'est pas assez parce que c'est justement ces gens-là qui sont le premier maillon. C'est la personne qui voit un problème qui peut être la meilleure placée pour intervenir plus rapidement possible. Et c'est ces chiffres-là qui nous appuient toujours et encore à former le plus de monde possible. Et c'est dans ce sens-là, bien, que la Fondation des maladies du coeur, le ministère de la Santé et des Services sociaux vont pouvoir former et développer des projets dans les écoles et des nouvelles formations comme Héros en trente, qui est une formation d'une demi-heure pour faire les bases souvent pour les jeunes de 13, 14 ans, pour permettre justement une première initiation aux secours à personne.

**Mme Waldhart (Mélanie) :** Ce serait justement une étape suivante à faire une fois qu'on a finalisé notre contenu de formation, d'aller justement présenter la formation à différents intervenants comme, justement, la Société de l'assurance automobile, le ministère des Transports, le ministère de la Santé, la Fondation des maladies du coeur, les différents intervenants en secours routier pour qu'ils puissent valider, bonifier le contenu puis que la formation soit reconnue.

**Mme Tremblay :** Il y a déjà plusieurs écoles secondaires ou encore des organismes communautaires ou en milieu de travail qui offrent des cours de premiers soins, des cours de réanimation cardiorespiratoire. Est-ce que vous avez déjà pensé à approcher, peut-être, ces organismes-là pour leur suggérer l'ajout d'un volet pour ce qui est des routes?

**M. Rivière (Cédric) :** Oui, bien, effectivement, il y a beaucoup d'écoles qui ont des projets de même. Souvent, malheureusement, rajouter des volets, c'est rajouter du temps, et souvent on est bloqués, bien, aux budgets des écoles, aux budgets des villes. C'est toujours, souvent, le budget qui bloque de rajouter du temps dans ces formations, puis ils restent concentrés sur vraiment la base de la RCR et du premier soin. C'est plus là-dessus qu'on est confrontés pour l'instant. C'est vraiment une question de coûts puis de matériel parce que faire une simulation, ça prend aussi du matériel. Donc, c'est plus là-dessus qu'on est bloqués, à date, pour pouvoir aller plus loin avec d'autres partenaires.

**Mme Waldhart (Mélanie) :** Puis aussi un point important à considérer, c'est qu'actuellement les formations de secourisme sont assez segmentées, je dirais, au niveau des corporations qui les accréditent. Admettons qu'il y a eu une formation de la Fondation des maladies du coeur, bien, la Fondation des maladies du coeur a ses formations, la Croix-Rouge a ses formations, et ainsi de suite. Donc, c'est plus dans ce sens-là qu'il y a une segmentation à considérer. Donc, oui, il pourrait y avoir une transversalité, effectivement, à travailler.

**Mme Tremblay :** Certains vont dire : Ça coûte déjà cher, aller suivre notre cours pour conduire. Si on ajoute ce volet-là, ce seraient, évidemment, des coûts supplémentaires. Vous n'avez pas l'impression que ce serait un frein?

**M. Rivière (Cédric) :** Ça pourrait être un frein, le coût, mais, actuellement, comme on parlait de la CNESST... offre des subventions pour justement offrir ces cours obligatoires en milieu de travail, qui est de l'ordre de 125 \$, à peu près, une formation, avec taxe, qui est aussi une durée de 16 heures. C'est un peu là-dessus qu'on s'est aussi basés. Et c'est sûr qu'il y a du travail à faire pour essayer de voir s'il y a des projets qu'on peut aller chercher pour baisser la facture du contribuable, mais, en tant que tel, 125 \$ pour une première formation, 65 \$ pour la recertification, on trouve que c'est un prix... quand même peu pour essayer de pouvoir sauver une vie. C'est toujours une question de l'importance de faire cette formation.

**Mme Waldhart (Mélanie) :** Puis aussi il peut y avoir d'autres pistes de solution qui peuvent être évoquées. Par exemple, en Belgique justement, dans leur projet d'impliquer aussi le processus d'obtention d'un certificat de secourisme dans le cas du permis de conduire, qui n'a pas encore été mis en place en Belgique, mais qui est en processus, on a, dans nos recherches, relevé qu'une piste évoquée pour défrayer les coûts était alors de puiser dans un fonds de sécurité routière qui avait été adopté par le gouvernement bruxellois. Donc, il peut y avoir d'autres pistes de solution, également.

**Mme Tremblay :** Je vais laisser également la parole à quelques collègues qui voudraient poser des questions.

**Le Président (M. Iracà) :** Très bien. Alors, M. le député de Mégantic.

**M. Bolduc :** Merci, M. le Président. Bonjour, madame. Bonjour, monsieur. Pour moi, il y a une question fondamentale, puis je comprends que, dans ça, vous vous proposez de donner le cours. Mais est-ce qu'on ne devrait



pas intégrer ça soit à l'école secondaire, par exemple, parce que la plupart des jeunes étudiants de secondaire IV, secondaire V font leur cours de conduite, ou même dans les cours de conduite, où, par exemple, il pourrait y avoir des modules optionnels? Puis je voudrais vous entendre là-dessus, là, à savoir est-ce que le module serait optionnel, obligatoire puis comment on pourrait organiser ça. Je voudrais vous entendre là-dessus.

**M. Rivière (Cédric) :** Bien, moi, je ce que je dirais, c'est, avant tout, les auto-écoles, ceux où on donne le cours de conduite, pour moi, c'est les premiers acteurs où on pourrait le donner pour ceux qui n'ont pas encore le permis. Et justement on pourrait faire des modules. Pour ma part, les modules devraient être obligatoires pour justement obliger les gens à avoir une formation, donc ce serait obligatoire. Après ça, pour ceux qui ont déjà le permis et qui n'ont plus besoin de suivre de cours, on pourrait... bien, justement, là, il y a des centres de formation parce qu'il y a... il faudrait plusieurs centres de formation pour former tout le monde au Québec parce qu'il y a beaucoup de monde qui ont des voitures et des permis. Donc, pour ceux qui ont déjà le permis, ce serait vraiment dans des centres de formation qu'ils seraient accrédités avec cette formation. Puis, pour les écoles, je suis le premier à être en faveur de commencer au plus jeune âge de faire du premier soin, de faire du secourisme.

Dans certains pays, comme on a expliqué, à partir de cinq, six ans, l'enfant est capable de faire déjà le numéro d'urgence et de repérer une situation d'urgence. Puis, à chaque année, ils donnent un module en plus, à l'école, qui lui rajoute des cartes dans les mains pour pouvoir vraiment sauver une vie. Puis c'est des gens qui sont, à 16 ans, capables de faire tous les gestes de base, RCR premiers soins. Donc, je suis tout à fait en faveur de l'intégrer dans des écoles.

**Le Président (M. Iracà) :** Ceci met fin, malheureusement, au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons débiter un deuxième bloc d'échange avec l'opposition officielle, et je souhaite la bienvenue au député de Berthier. La parole est à vous.

**M. Villeneuve :** Merci de vos mots chaleureux, M. le Président. Très heureux d'être avec vous. J'y serai, j'ose espérer, jusqu'à la fin. Comme vous le savez, le gouvernement a la prérogative d'appeler les projets de loi qu'il veut bien appeler, et, dans ce cas-ci, on se retrouve dans une situation où mon collègue n'a toujours pas acquis la capacité d'ubiquité, donc il ne peut pas se trouver à deux endroits en temps, pas pour le moment. Donc, je ne le remplace pas, mais donc je vais maintenant siéger sur la commission. Très heureux d'y être, en passant.

Bonjour, madame. Bonjour, monsieur. Tantôt, vous disiez que vous aviez déposé un mémoire similaire auprès de la société automobile du Québec. Donc, c'était une tournée de la société automobile du Québec, à ce moment-là, qu'elle faisait, c'est ça? O.K. Est-ce que vous avez eu une rétroaction? Est-ce que vous avez eu des commentaires de leur part? Je voudrais vous entendre là-dessus.

**M. Rivière (Cédric) :** Bien, le seul commentaire qu'on a eu de leur part, on a su que notre mémoire avait été intégré à la continuité de leurs travaux. Puis, hormis ça, on n'a pas eu plus de retour de ça par rapport à notre mémoire. Je ne sais pas, après, si on est ici aujourd'hui parce que ça a découlé de ça, parce que c'est la seule place qu'on avait présenté un mémoire. Donc, j'imagine que ça a fait son petit bout chemin puis que c'est pour ça qu'on est ici aujourd'hui, quelqu'un a dû lire notre mémoire.

• (12 h 50) •

**M. Villeneuve :** Écoutez, vous savez que tout le monde, ici présent ou ailleurs, espère, si jamais ils ont un malaise, que quelqu'un dans la salle... Ici, au Parlement, on a plusieurs médecins, ça va, on n'est pas pire pour ça, mais tout le monde espère évidemment avoir quelqu'un dans la salle qui a son RCR, hein? C'est clair parce que ça sauve des vies. Non seulement ça sauve des vies, mais ça peut aussi... parce que plus on intervient rapidement dans des cas comme ça... Bon, j'ai mon RCR. J'imagine que plusieurs l'ont ici. Donc, on est en sécurité, on a des paramédics qui ne sont pas très loin ou qui vont être ici tantôt.

Alors donc, c'est ça, oui, ça sauve des vies, mais aussi ça peut aussi permettre à une personne qui a un malaise ou quelque chose, donc, de limiter aussi les conséquences d'un tel malaise. Je vous dis ça parce que je trouve ça intéressant, ce que vous apportez. Honnêtement, moi, je trouve ça très intéressant. Et tantôt on se demandait : Oui, mais ça va coûter un peu d'argent à la personne qui devrait suivre la formation en question, mais il y aurait probablement aussi... D'abord, ça sauverait assurément des vies, entre autres, mais ça pourrait aussi alléger des coûts de système de santé et d'indemnisation. Ça, je ne sais pas, je pose la question. Vous dites qu'en Allemagne c'est là depuis 1970 ou à peu près. Est-ce que vous avez vérifié si, de ce côté-là, il y avait des bienfaits, si on peut dire ça comme ça?

**M. Rivière (Cédric) :** C'est un bon point. Non, on n'a pas vérifié en Allemagne, mais, déjà ici, on sait que le taux de mortalité et de morbidité que vous parlez, donc le taux, on va dire, de récupération de la victime fait économiser plusieurs milliers ou millions de dollars par année. On n'a pas pu, on n'a pas vérifié dans les autres pays, c'est un devoir qu'on va se faire après cette rencontre, mais on sait que, de toute façon, plus la victime est prise en charge rapidement, plus les chances de survie augmentent. On parle de 10 % par minute qui passe. Donc, en général, au-delà de 10 minutes, il n'y a plus de chance. Donc, c'est sûr que plus on la prend en charge vite, plus elle va avoir son congé de l'hôpital rapidement, donc forcément des coûts qui viendraient en moins là-dessus.

**M. Villeneuve :** Tout à fait. On a même un bel exemple, hein, le policier, M. Paquet, je ne sais pas si vous avez lu ça, c'est arrivé hier, je pense, qui a... très perspicace, le policier, il a secouru une personne qui était en difficulté, elle était

coincée sous son quatre-roues sur un lac gelé. Oui, il a appelé les secours, mais, avant qu'ils arrivent, là... Et je pense qu'il a eu des bons réflexes, donc, d'emmitoufler, d'abriter la personne pour tenter de la réchauffer, de la maintenir et de lui parler. Donc, j'imagine qu'ils ont des formations aussi en ce sens-là.

Mais, je pense que c'est un argument intéressant, là, je pense qu'il faudrait creuser cet aspect-là parce que ça pourrait peut-être éventuellement, oui, sauver des vies et éviter des séquelles permanentes ou longues, des réhabilitations, et le système de santé y trouverait son compte, à mon avis, assurément. Alors, je vous invite à essayer de trouver cette information-là ou peut-être demander au ministère s'il peut y contribuer. Je pense que le gouvernement peut faire un bout de chemin là-dedans.

Parce qu'il faut se rappeler que les premiers répondants dans les municipalités, ça ne fait pas beaucoup d'années, là. Nous, on s'est battu. Il a fallu prendre le lead de plusieurs maires, bon, j'ai été maire pendant 10 ans, là, mais il y a plusieurs maires à l'époque qui ont dit : Bon, le gouvernement n'a pas les argents, on va le prendre sous notre charge, et puis on va former... souvent, c'est des pompiers volontaires qui acceptent aussi d'être premiers répondants. Et, aujourd'hui dans les municipalités, beaucoup de municipalités ont adopté cela, et c'est drôlement important parce qu'il y a des délais, les municipalités sont... des fois, soit la route est moins belle l'hiver, etc., et les ambulances ne sont pas toujours à cinq minutes du coin de rue, là. Donc, d'avoir des premiers répondants comme ça dans les municipalités, les populations apprécient beaucoup, beaucoup cela.

Alors, moi, je vous invite à être persévérants. Puis je vous regarde puis je suis convaincu que vous l'êtes. Mais, oui, continuez à être persévérants. Moi, je pense que tout le monde, je vous l'ai dit tantôt, là, mais tout le monde espère qu'il y aura quelqu'un qui pourra nous venir en aide si jamais on est dans une situation difficile. Et de l'enseigner, de l'inculquer... Tantôt vous parliez, exemple, sur la route, les gens ont tendance, lorsqu'il y a un accident, de se stationner en parallèle. Ce n'est peut-être pas la meilleure place, mais on voit ça souvent, mais là, en stationnant en parallèle, vous réduisez le corridor de passage et vous augmentez le risque d'accident. Alors, ce sont des petits détails. Je l'ai fait, hein, voyez-vous, pas vite, vite, là, mais le policier m'a dit : On ne fait jamais ça. Alors, ça fait longtemps, là, mais je l'ai déjà fait. Donc, si on avait une petite formation qui nous permettrait justement de pouvoir connaître ces petits trucs là, comment intervenir. Et c'est toujours, évidemment, intéressant pour une personne de savoir qu'elle a les outils justement pour intervenir si jamais une telle situation se produisait.

(Consultation)

**M. Villeneuve** : Oui, c'est ça. C'est la question que je me posais tantôt. Actuellement, c'est quoi? On a zéro dans le cours de conduite actuel, dans les formations en termes de premiers soins ou en termes d'intervention? Qu'est-ce qu'on a présentement, actuellement, qui existe? Est-ce qu'on a quelque chose?

**M. Rivière (Cédric)** : Donc, pour la formation générale, il y a plein de choses. On est tous les deux formateurs généralistes...

**M. Villeneuve** : Spécifiquement au domaine routier, moi.

**M. Rivière (Cédric)** : Il n'y a rien.

**M. Villeneuve** : Il n'y a rien, c'est ça.

**M. Rivière (Cédric)** : Non. En tout cas, pas pour le grand public.

**M. Villeneuve** : Oui, O.K. Bien, écoutez, merci. Et puis je ne sais pas à quel point le ministère pourra vous aider, parce que ça doit demander un petit travail de recherche, mais je pense que ça vaut vraiment la peine parce que, si le problème, c'est vraiment : Combien ça va coûter?, bien, la réponse, c'est : Combien de vies on va sauver? Combien de personnes vont pouvoir être secourues dans des délais plus rapides, et donc avoir moins de séquelles? Parce que l'assurance automobile, là, c'est payé à même les permis de conduire, etc., là, mais il n'en demeure pas moins que c'est beaucoup, beaucoup d'indemnités annuellement, et donc c'est beaucoup d'argent.

Maintenant, il va rester à convaincre les Québécois aussi qu'ils devront à l'avenir, si jamais votre idée fait son chemin, là, sans jeu de mots avec la route, mais, si jamais votre idée fait son chemin, il va falloir aussi convaincre les Québécois de cette nécessité d'obtenir un minimum de bagages, justement, pour pouvoir se retrouver au volant d'un véhicule. Merci.

**Le Président (M. Iracà)** : Merci beaucoup. Alors, nous allons débiter le dernier bloc d'échange avec le député de Deux-Montagnes. La parole est à vous.

**M. Charette** : Merci, M. le Président. Madame monsieur, merci d'être avec nous ce matin. Effectivement, tous en conviennent, les premiers soins, c'est quelque chose de fondamental. J'ai refait ma certification il y a quelques jours à peine, donc bien au fait, là, de l'importance de ce type de formation là. Vous avez parlé de l'expérience européenne. Est-ce que vous savez si des provinces canadiennes ont déjà intégré ce type de formation au parcours nécessaire pour obtenir un permis de conduire?

**M. Rivière (Cédric) :** De ce qu'on a pu chercher comme information, donc, aucune province canadienne n'a encore ce genre de formation obligatoire au permis de conduire.

**M. Charette :** D'accord. Et, dans le concept que vous préconisez, est-ce qu'il y aurait une forme de clause grand-père en ce sens : celles et ceux qui ont déjà leurs permis peuvent continuer, naturellement, d'exercer leurs droits sur les routes? Ce serait plutôt à partir de la nouvelle cohorte de conducteurs? Est-ce que vous faites une distinction entre les deux groupes?

**M. Rivière (Cédric) :** Oui, on fait une distinction. En fin de compte, comme disait ma collègue, on appelait ça les personnes vulnérables, mais c'est par rapport à leur âge, par rapport à leurs problèmes de santé. On s'entend que, des fois, on n'est pas en mesure forcément de se mettre à genoux puis de commencer à masser. Mais on demandait quand même qu'il y ait une formation qui soit suivie, mais plus théorique, pour essayer de faire comprendre aussi... adaptée à la clientèle cible, mais faire comprendre quand même les dangers de s'arrêter, où s'arrêter, où est-ce qu'au moins je vais aller faire le 9-1-1, savoir juste se repérer dans un lieu qu'on ne connaît pas forcément. Donc, c'est pour ça.

**M. Charette :** J'avais bien compris ce volet-là de votre présentation. Mais, en même temps, vous comprenez que, pour des milliers voire des millions de personnes, ça voudrait dire remettre en question un droit acquis dans certains cas depuis un certain nombre d'années. C'est bien certain qu'on viserait tous un taux de couverture de 100 % de la population, mais est-ce qu'il n'y aurait pas un premier pas en considérant uniquement les futurs conducteurs? Et, si oui, peut-être que les écoles de conduite sont effectivement un bel endroit, mais peut-être que c'est plus adapté, plus facile d'offrir ce type de formation là dans un environnement autre, soit celui des écoles, notamment.

Vous avez évoqué la difficulté, effectivement, des horaires, et tout ça, mais il y a aussi de grandes contraintes pour les écoles de conduite, qui étaient d'ailleurs avec nous hier, pas plus tard qu'hier, au niveau du financement, des coûts qu'ils sont en mesure de charger aux étudiants. Ça fait que ça peut devenir un frein, alors que, si c'est intégré dans un cursus scolaire — et là on discute, hein, juste voir les scénarios possibles — peut-être qu'on aurait encore une plus grande couverture. Et, il y a quelques jours à peine, il y avait d'autres études ou d'autres papiers dans les journaux qui laissaient entendre que les jeunes, dans certaines régions, à tout le moins, sont de moins en moins intéressés à prendre leurs cours de conduite, alors que le secondaire, on espère que tous pourront le compléter. Bref, c'est des réflexions que je vous partage, là, tout simplement.

**Mme Waldhart (Mélanie) :** Bien oui, justement, en fait, au niveau de notre projet, ce qu'on prévoyait, c'était l'implantation d'un projet pilote sur une période de six ans pour recueillir, justement, des commentaires des différentes personnes du grand public qui auraient suivi la formation et également des intervenants en secours routier pour faire une évaluation du contenu puis une bonification du contenu par la suite. Donc, ça pourrait être une piste de solution.

**M. Charette :** Et, par rapport au permis de conduire lui-même, si on retient l'idée que le cours se ferait à travers ce programme de formation là, est-ce que la réussite de la formation en premiers soins serait un critère de passage au même titre que l'examen théorique et au même titre que l'examen pratique, donc ça pourrait faire en sorte ultimement que la personne qui ne passe pas son examen de premiers soins, même si elle devait passer les autres étapes, serait privée de son permis?

• (13 heures) •

**Mme Waldhart (Mélanie) :** C'est dans le projet, effectivement, qu'on présente. Oui, ça serait une condition à l'obtention du permis de conduire. Puis, par rapport, justement, à la note de passage qu'on prévoirait pour l'examen, la certification, ça serait 70 %, la note de passage minimum, mais on viserait un 90 % de compréhension. C'est-à-dire qu'après son examen la personne serait invitée à faire réflexion sur les réponses qu'elle n'a pas su répondre ou alors sur les réponses où elle a donné une réponse erronée. Donc, dans le fond, ça serait de viser ce 90 % là de compréhension pour que la personne, après sur la route, ne se mette pas en danger non plus et ne mette pas en danger les autres personnes également.

**M. Charette :** Je sais que le temps file, peut-être une dernière petite question. Vous avez évoqué aussi le matériel de visibilité. Actuellement, on voit et on imagine très bien ce type de matériel, mais il n'y a aucune obligation d'en avoir avec nous dans les véhicules. Votre proposition serait de faire en sorte que chaque véhicule soit tenu d'avoir un minimum de matériel de visibilité à sa portée?

**Le Président (M. Iracà) :** En cinq secondes, s'il vous plaît, il ne reste plus de temps.

**M. Rivière (Cédric) :** Donc, pour répondre à la question, oui on aimerait que ce soit obligatoire comme dans d'autres pays d'Europe : un triangle, un gilet haute visibilité pour justement permettre la sécurité de l'occupant ou des occupants quand ils sortent sur la route. Puis, par contre, ce serait du matériel qui pourrait être au même coût que la formation, mais fourni à la personne qui suit la formation et donné, puis il pourrait le mettre dans le véhicule.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. Je vous remercie pour votre contribution aux travaux de la commission. La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 13 h 1)

(Reprise à 15 h 2)

**Le Président (M. Iracà) :** À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, bon retour de dîner à tous. Nous reprenons nos travaux. S'il vous plaît, veuillez éteindre la sonnerie de vos téléphones cellulaires.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.

Cet après-midi, nous entendrons deux groupes, à savoir la Corporation des paramédics du Québec et l'Association des travailleurs en signalisation routière du Québec.

Je souhaite évidemment la bienvenue au premier groupe. Vous êtes déjà installés. Bravo! Merci beaucoup. La Corporation des paramédics du Québec, je vous demande de bien vouloir vous présenter, ainsi que la personne qui vous accompagne. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à des périodes d'échange avec la partie gouvernementale et les groupes d'opposition.

Alors, sans plus tarder, messieurs, bienvenue chez vous. La parole est à vous.

### Corporation des paramédics du Québec

**M. Dufresne (Patrick) :** Bien, merci. Tout d'abord, merci à la commission de nous accueillir afin de parler des problématiques qu'on vit au niveau de la sécurité routière. Donc, moi-même, je suis Patrick Dufresne, je suis président de la Corporation des paramédics du Québec et je suis ici présent avec M. André Dussault, qui est membre du conseil d'administration de la corporation.

Donc, les sujets que j'aimerais vous apporter aujourd'hui, tout d'abord, le corridor de sécurité, par la suite, la priorité des véhicules d'urgence, l'utilisation des cellulaires au volant, également de suivre de trop près un véhicule d'urgence, l'utilisation des voies réservées par les véhicules d'urgence ainsi que l'obligation de pneus d'hiver pour les véhicules d'urgence.

Donc, dans le cadre de la consultation publique sur la sécurité routière entamée par la Société de l'assurance automobile du Québec, nous désirons mettre en lumière des problématiques qui sont toujours présentes, malgré les récentes améliorations au Code de la sécurité routière.

La Corporation des paramédics du Québec est née d'une volonté d'apporter une meilleure protection du public et d'encadrer les activités professionnelles des paramédics oeuvrant auprès de différentes entreprises ambulancières à travers le Québec. Il est donc de mise que la sécurité routière cadre bien dans notre mission qu'est la protection du public par des déplacements sécuritaires sur les routes du Québec.

M. Patrick Dufresne, donc moi-même, j'ai déposé, en 2012, une pétition réunissant près de 10 000 signatures à l'Assemblée nationale, demandant la mise en place d'une loi sur le corridor de sécurité. Cette loi existait dans la majorité des États américains et provinces canadiennes. C'est à la suite du décès du policier M. Vincent Roy, en décembre 2011, que des démarches ont été entreprises pour la pétition. C'est avec l'aide de M. Bertrand St-Arnaud, député de Chambly à ce moment, que la pétition a été mise en place sur le site Internet de l'Assemblée nationale.

M. Dufresne a par la suite participé à l'élaboration du projet de loi n° 57, Loi modifiant l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges et d'autres dispositions législatives. Ce projet de loi, en plus de mettre en place les dispositions pour le corridor de sécurité, vient également modifier l'article 406 du CSR sur la priorité de passage des véhicules d'urgence. Le projet de loi a été adopté à l'unanimité par l'Assemblée nationale et est entré en vigueur le 5 août 2012.

Au sujet du corridor de sécurité, donc, depuis la mise en place du corridor de sécurité, nous remarquons une nette amélioration de la sécurité des intervenants sur le réseau routier. Cependant, le nombre restreint de constats d'infraction émis chaque année démontre qu'il y a encore de la sensibilisation à faire. Le type de véhicule qui est en arrêt sur la chaussée détermine également le taux de respect du corridor de sécurité. La présence d'un véhicule de police sensibilise plus les automobilistes à le respecter qu'une ambulance ou une remorqueuse.

Pour ce qui est de la priorité des véhicules d'urgence, la modification apportée à l'article 406 du CSR a permis d'apporter une amélioration à la priorité des véhicules d'urgence. Cette modification est venue changer l'interprétation de l'article en remplaçant «faciliter le passage de» par «céder le passage à tout». Le simple mot «céder» vient mettre de l'accent sur la priorité plutôt que de «faciliter». L'augmentation de l'amende, qui était de 100 \$, est maintenant de 200 \$ à 300 \$, plus quatre points d'inaptitude.

Malgré ce changement, il subsiste toujours une difficulté à la priorité de passage. Une des premières causes est la méconnaissance de la manoeuvre à effectuer par les automobilistes à céder le passage. La règle dicte qu'un automobiliste doit se tasser de façon sécuritaire vers la droite puis ralentir ou immobiliser son véhicule, si nécessaire. Nous constatons qu'un grand nombre de gens vont s'immobiliser tout simplement dans la voie où ils se trouvent ou se tasser vers la gauche, qui forcera le véhicule d'urgence à contourner vers la droite.

L'une des autres causes est la distraction au volant. Malgré la mise en place d'une loi interdisant l'utilisation d'un appareil muni d'une fonction téléphonique en conduisant, nous constatons qu'un grand nombre d'automobilistes qui ne cèdent pas le passage à un véhicule d'urgence ont un appareil téléphonique en main. Lorsque nous sommes assez près d'eux et que nous devons intensifier notre présence, ils ont une réaction inattendue de freiner ou de changer de voie dangereusement.

Donc, pour ce qui en est de l'utilisation d'un cellulaire au volant, nous constatons malheureusement que l'utilisation d'un appareil... est toujours en grande utilisation. Étant donné la configuration de nos véhicules, nous sommes en mesure d'apercevoir les gens qui l'utilisent. Et il y a quand même un grand nombre d'utilisateurs, puisqu'il ne semble pas y avoir assez de répression à ce niveau-là pour forcer les gens à ne pas utiliser leur cellulaire.

Pour ce qui est de suivre un véhicule d'urgence trop près, lorsqu'un véhicule circule dans une circulation dense, il indique sa présence, par les signaux sonores et lumineux... que les automobilistes lui cèdent le passage. Malencontreusement, plusieurs conducteurs téméraires vont profiter du passage ouvert par le véhicule d'urgence pour avancer dans la circulation. Afin de s'assurer de profiter de l'opportunité, ils vont suivre de très près le véhicule d'urgence pour que d'autres véhicules ne tentent pas de reprendre la voie et ainsi perdre son opportunité. Ceci est surtout le cas pour les ambulances et les camions de pompiers, puisque les conducteurs sont bien au fait qu'un même geste effectué après le passage d'un véhicule de police pourrait être plus facilement punissable.

Il est important de savoir qu'une ambulance est entourée d'angles morts et que... peut s'étendre jusqu'à 30 mètres derrière celle-ci. Ce sont des zones autour de l'ambulance où il est impossible pour le conducteur d'y apercevoir un véhicule, un piéton ou un cycliste. Le fait que l'arrière du véhicule est allongé et plus large que la cabine du conducteur réduit le champ de vision. Malgré l'installation de miroirs convexes, les zones invisibles restent importantes.

La conduite d'un véhicule d'urgence est un amalgame de manoeuvres de freinage, d'accélération, de changement de direction et d'utilisation d'une sirène. Il est donc important de rester concentré sur ce qui se passe tout autour du véhicule. Une caméra arrière peut être utilisée, mais son champ de vision est très limité, et l'emplacement du moniteur détourne l'attention du conducteur.

• (15 h 10) •

Le fait qu'une voiture suive un véhicule d'urgence crée une distraction supplémentaire pour le conducteur. Cela pourrait mettre en danger la vie d'un autre automobiliste, d'un cycliste, d'un piéton et même du conducteur qui le suit. D'autres véhicules pourraient également être tentés de se joindre au mouvement et essayer de revenir rapidement dans la voie dégagée, alors que d'autres voitures viennent à l'arrière. Ces manoeuvres ont déjà causé des accrochages et des accidents plus graves, en plus de mettre en risque le patient à bord et les intervenants qui doivent parfois se détacher pour prodiguer des soins.

Afin de dissuader de tels gestes, le conducteur du véhicule d'urgence va parfois devoir faire des manoeuvres de freinage simulées, allumer ses projecteurs ou même parfois s'immobiliser et aller avertir l'automobiliste de cesser sa pratique.

Pour ce qui est de l'utilisation des voies réservées par les véhicules d'urgence, nous avons transmis au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports une demande concernant l'utilisation des voies réservées par les véhicules d'urgence. Celle-ci n'a pas été insérée dans le projet de loi amorcé sur la refonte du Code de la sécurité routière.

Malgré la croyance populaire, les véhicules ambulanciers effectuent une grande majorité de leurs transports vers le domicile des patients ou les centres hospitaliers en mode non urgent. Les paramédics sont maintenant en moyen de prodiguer des soins aux patients afin de soulager leurs symptômes, et cela fera en sorte que, dans plusieurs cas, le transport vers le centre hospitalier se fera en respectant la signalisation. Le triage des appels par le centre de communication santé permet également d'établir une priorité d'appel et déterminer la nécessité pour l'ambulance de se rendre en mode urgent ou non. Il n'y a donc pas nécessairement absence d'appel ou de patient lorsque les gyrophares et la sirène ne sont pas actionnés. De ce fait, le temps de réponse des ambulances peut être modifié par la densité de la circulation ou les détours occasionnés par les travaux routiers. De telles contraintes forceront les paramédics à modifier leur conduite en mode urgent et ainsi augmenter le facteur d'accident.

Il ne va pas sans contredire que l'utilisation d'une voie réservée par un véhicule d'urgence, lorsque celui-ci répond à un appel urgent, soit autorisée par le Code de la sécurité routière. Cependant, comme nous venons de le mentionner, de plus en plus de nos déplacements sont effectués en mode non urgent. Il serait donc avantageux pour la sécurité routière que les véhicules d'urgence puissent utiliser les voies réservées afin de diminuer le temps de déplacement, diminuer l'utilisation de la conduite d'urgence et augmenter la disponibilité des véhicules par des temps de déplacement réduits.

L'Ontario a déjà statué sur cette idée en permettant une telle utilisation des voies réservées en 2007 avec l'adoption d'un projet pilote. Celui-ci fut concluant et devient loi en 2011. Des discussions ont déjà eu lieu avec la Société de transport de Montréal, et ils étaient enclins à permettre aux véhicules d'urgence d'utiliser leurs voies réservées. Ils demandaient cependant qu'un projet pilote soit mis en place afin d'évaluer s'il y aurait des répercussions sur le déplacement des autobus.

Est-ce que j'ai encore quelques minutes pour terminer?

**Le Président (M. Iracà) :** Alors, le ministre me fait signe qu'il vous laisse, sur son temps à lui, le temps pour finir.

**M. Dufresne (Patrick) :** Parfait. Il me reste juste un sujet.

**Le Président (M. Iracà) :** Allez-y.

**M. Dufresne (Patrick) :** Donc, c'est sûr l'obligation des pneus d'hiver pour les véhicules d'urgence. Tel que stipulé à l'article 440.1 du Code de la sécurité routière, seuls les véhicules de promenades et les taxis ont l'obligation d'être munis de pneus d'hiver pour être mis en circulation entre le 15 décembre et le 15 mars. Afin d'assurer une meilleure sécurité de la population sur nos routes et ainsi que des travailleurs à bord des véhicules, il serait primordial que l'installation de pneus d'hiver soit également obligatoire pour les véhicules d'urgence ayant un poids inférieur à une limite établie.

Ces véhicules doivent fréquemment circuler en urgence, à des vitesses supérieures aux limites de vitesse réglementaires, et parfois dans des conditions routières difficiles. Nous sommes d'avis que les conducteurs de ces véhicules font preuve de jugement et de discernement, mais ils ne peuvent pas toujours prévoir le comportement de leur véhicule dans différentes conditions météorologiques ou le comportement imprévisible des autres conducteurs.

Nous connaissons déjà l'efficacité des pneus d'hiver pour réduire la distance de freinage et augmenter l'adhérence sur une chaussée lorsque le thermomètre descend sous les 7 °C. Il est donc logique que les véhicules d'urgence en soient munis, puisque cela augmenterait systématiquement leur sécurité de conduite.

Plusieurs organismes utilisant ces véhicules équipent leur flotte de pneus d'hiver. Il y en a cependant qui n'en voient pas la nécessité ou l'importance de le faire hâtivement. Au fil des années, plusieurs événements ont été rapportés en lien avec le manque de sécurité de circuler avec des pneus non adaptés à la conduite hivernale. Cela a encore été le cas en décembre dernier où des paramédics ont dû dénoncer leur employeur, car ils ne se sentaient pas en sécurité à bord de leur ambulance et avaient le sentiment de mettre eux-mêmes, leurs patients et les autres usagers de la route en danger.

Donc, les recommandations que nous faisons, c'est, premièrement, de démarrer une campagne de sensibilisation sur le corridor de sécurité en mettant de l'accent sur les véhicules qui ne sont pas des autopatrouilles, informer les automobilistes que le corridor de sécurité s'applique autant sur les autoroutes que sur les routes et rues urbaines, effectuer de la surveillance supplémentaire près des lieux d'intervention par un policier en véhicule identifié ou banalisé afin d'intervenir et sensibiliser les automobilistes récalcitrants qui peuvent mettre en danger la sécurité des intervenants, augmenter les conséquences de l'utilisation d'un appareil muni d'une fonction téléphonique au volant, rendre plus dissuasif de suivre un véhicule d'urgence et sensibiliser les automobilistes sur les dangers d'un tel geste, recommander au ministère des Transports, de la Mobilité et de l'Électrification des transports d'adopter un projet de loi permettant l'utilisation en tout temps des voies réservées par les véhicules d'urgence et rendre obligatoire, au même titre que les véhicules de promenade et les taxis, l'installation de pneus d'hiver pour les véhicules d'urgence n'excédant pas un poids défini. Donc, ceci résume nos recommandations.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup. Alors, merci pour votre exposé. Nous allons débiter le bloc d'échange avec la partie gouvernementale. M. le ministre, je vous vois affairé à écrire des questions. Donc, j'imagine que vous avez quelques questions. La parole est à vous.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Merci. Merci d'être avec nous aujourd'hui et de nous faire part de vos préoccupations et de vos suggestions par rapport à la réforme de la sécurité routière.

Je vais entrer dans le vif du sujet puis commencer là où vous avez terminé, les pneus d'hiver. De toute évidence, je pense que tout le monde ici comprend l'utilité de pneus d'hiver pour certains types de véhicules. Quand je lis votre recommandation — d'ailleurs, c'est pour ça qu'on propose, là, d'augmenter ou de devancer, pardon, la date au 1er décembre — quand je vois dans votre document la recommandation 7, «rendre obligatoire, au même titre que les véhicules de promenade et les taxis, l'installation de pneus d'hiver pour des véhicules d'urgence n'excédant pas un poids défini», ma propre compréhension, puis juste pour avoir vérifié avec les gens du ministère, c'est que les véhicules d'urgence qui ne sont pas considérés véhicules lourds en ce moment, donc les véhicules de corps policiers, sont assujettis à l'obligation des pneus d'hiver, mais, puisqu'une ambulance tombe dans la catégorie des véhicules lourds, ce n'est pas considéré, il n'y a pas d'obligation liée avec les...

**Une voix :** ...

**M. Fortin (Pontiac) :** Pardon?

**Une voix :** C'est une question de poids.

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, c'est une question... Effectivement, comme vous le notez, c'est une question de poids. Donc, il y a un poids limite en ce moment qui fait la définition entre véhicule léger puis véhicule lourd. Donc, ce que vous dites, c'est que vous aimeriez voir augmenter ce poids-là pour que les ambulances soient considérées comme un véhicule léger dans ce cas-ci. C'est ça?

**M. Dufresne (Patrick) :** Effectivement. Si on prend l'exemple d'un camion de pompier, qui a un poids beaucoup supérieur à une ambulance, je ne crois pas qu'il y ait un problème de traction au niveau de la chaussée. Mais les ambulances, il y a différents types. Il y en a des plus petites, des plus grandes. Il y a beaucoup de différence dans le poids. Donc, on croirait que ça serait important, là, que tous les véhicules ambulanciers soient munis de pneus d'hiver, là.

**M. Fortin (Pontiac) :** Avez-vous une suggestion? Parce qu'en ce moment je vois que c'est 4 500 kilos, le poids minimal. Donc, quand vous nous dites : Dans les ambulances, ça varie beaucoup, il y en a des plus légères, des plus lourdes, est-ce que vous avez une suggestion qui nous permettrait d'englober l'ensemble des ambulances pour les obliger à avoir des pneus d'hiver?

**M. Dufresne (Patrick) :** Bien, il y a présentement un changement dans les types de véhicules qui sont utilisés. Donc, ça sera de voir avec les fabricants c'est quoi, les modèles et les poids actuellement qui vont être mis en service.

**M. Fortin (Pontiac) :** O.K. Mais vous n'avez pas de chiffre. C'est correct. Mais avez-vous une idée? Là, vous me dites essentiellement qu'il y en a... Il y a des... J'imagine que, par exemple, la Coopérative des paramédics de l'Outaouais pourrait décider d'équiper ses ambulances avec des pneus d'hiver, et celle de Berthier, par exemple, pourrait dire : Bien, nous, on ne le fait pas. C'est à peu près ça. C'est entièrement à leur liberté, là, mais les pneus sont disponibles. Il y a des modèles de pneus d'hiver pour des véhicules comme ça.

**M. Dufresne (Patrick) :** Effectivement. Puis il y en a qui le font aussi, mais qui le font trop tardivement.

**M. Fortin (Pontiac) :** O.K. Très bien. Je vois que vous avez une section sur l'utilisation du cellulaire au volant. Je suis d'accord avec vous quand vous dites : Nous sommes en mesure de constater qu'un très grand nombre d'automobilistes font fi de l'interdiction puis que ça vous cause, vous-même, des enjeux, là, au niveau de la bonne circulation des ambulances. C'est une des raisons parce que nous aussi, on constate, et c'est ce que les chiffres nous disent, là, qu'il y a de plus en plus de gens qui utilisent leur cellulaire au volant et que c'est en cause dans beaucoup d'accidents de la route. Donc, on a quand même procédé à des... ou suggéré des mesures pour augmenter les amendes. On propose d'aller par voie réglementaire pour faire passer de quatre à cinq le nombre de points d'inaptitude. Et on met des pénalités qui augmentent, là, au fur et à mesure qu'on se prendre une deuxième ou une troisième fois, disons, pour une infraction comme ça, c'est-à-dire la perte de permis pendant quelques jours.

Est-ce que vous, quand vous nous dites qu'il y a un problème, est-ce que vous avez une suggestion ou est-ce que les mesures qui sont là vous apparaissent convenables?

• (15 h 20) •

**M. Dufresne (Patrick) :** C'est ça. Bien, c'était de s'assurer que les mesures seraient augmentées pour être encore plus dissuasives. Puis également il faudrait qu'il y ait une plus grande présence pour que les gens soient plus dissuadés de ne pas l'utiliser parce que les gens, en ce moment, ont l'impression de l'utiliser et d'avoir très peu de chance d'être pris sur le fait.

**M. Fortin (Pontiac) :** Très bien. Vous avez fait mention du fait que les gens suivent de trop près le véhicule d'urgence. Puis, bien honnêtement, je partage un peu l'opinion que le collègue de Berthier m'a glissée à l'oreille en vous entendant, qui... ce n'est effectivement pas fort, des gens qui font ça parce que, comme vous le dites, vous avez toutes sortes de contraintes au niveau de la visibilité autour des véhicules d'urgence, qui n'est pas toujours évident. Des fois, vous êtes aux prises avec des situations difficiles à l'intérieur du véhicule également.

Ce qu'on voit dans les statistiques, et les gens de la SAAQ m'ont fourni les chiffres, là, c'est que, je prends le chiffre de 2013, le nombre d'infractions au Code de la sécurité routière pour omission de respecter le corridor de sécurité, en 2013, il y en avait 3 172, l'année d'après, 2 700, l'année d'après, 1 900 et, la dernière année où on a des chiffres, 1 400. Est-ce que c'est représentatif de ce que vous constatez? Est-ce que le message commence à passer, d'après vous, ou c'est simplement qu'il y a moins de policiers qui prennent ces gens-là en défaut?

**M. Dufresne (Patrick) :** C'est ça, bien, on a l'impression qu'il y a moins de surveillance qui est faite à ce niveau-là. Dans la première année, il y avait beaucoup de publicité, on sentait qu'il y avait quand même une bonne volonté des gens de le faire. Depuis un bon moment, on n'a pas eu de message publicitaire à ce sujet-là, on voit qu'il y a une régression au niveau du respect, surtout au niveau des ambulances et même des pompiers. Maintenant, il y a même des... il y a des occasions où on ne doit pas prendre de chance et carrément mettre notre ambulance dans la voie pour la bloquer pour s'assurer d'avoir le corridor de sécurité, surtout à des endroits où est-ce qu'il n'y a pas de voie de service, comme, exemple, la Métropolitaine, à Montréal, où il faut vraiment forcer pour obtenir le corridor de sécurité.

**M. Fortin (Pontiac) :** O.K. Ça va pour moi, M. le Président. Je vous remercie pour vos commentaires. Je crois que mon collègue résident de Dubuc a des questions pour vous.

**Le Président (M. Iracà) :** Très bien. Alors, M. le député de Dubuc, la parole est à vous.

**M. Simard :** Merci, M. le Président. Pour reprendre... D'abord, je suis surpris d'entendre que les véhicules d'urgence, c'est-à-dire les ambulances, n'ont pas de pneus d'hiver. C'est la première fois que j'entends ça, là. Je suis «flabbergasté», comme on dit en bon français, parce que je trouve que ça ne tient pas debout. Même, j'irais encore plus loin, je prendrais des pneus à clou parce qu'à Montréal il y a de la glace quasiment trois jours par semaine. Ça fait que je pense que ça serait encore plus... ça aurait plus d'allure d'avoir des pneus à clou. Puis en plus moi, bien honnêtement, là, je suis tellement surpris d'entendre que ça dépend du poids de l'ambulance. Ce qu'il y a dans l'ambulance, là, ça n'a rien à voir avec le poids. Si c'est un malade, un accidenté ou quoi que ce soit, vous avez besoin de vous déplacer quand même rapidement. Donc, à partir de là, je ne comprends pas qu'on ne soit pas encore rendu là. Bien, moi, je vous le dis, là, je suis d'accord avec ce que vous proposez parce qu'à la vitesse, des fois, que vous allez, vous avez besoin d'être bien chaussé, je vous le dis tout de suite.

Deuxième affaire que je veux vous poser comme question, vous, quand je vous entends, il y a souvent des récalcitrants ou des gens qui sont plus pressés que vous. C'est ce que je comprends. Et puis des équipements supplémentaires dans les ambulances, aujourd'hui, avec la technologie, vous savez, il y a toutes sortes de choses de possibles. Des fois, quand les policiers ne les voient pas, il y a des équipements qui peuvent les voir. Est-ce que le fait que les ambulances soient — ça pourrait aider également, bien sûr, le conducteur ou encore son passager — équipées de caméras 360... parce que j'ai vu ça, moi, sur des véhicules, là, qui ne sont pas nécessairement des véhicules aussi importants que les vôtres par rapport à leur utilité, bien sûr, qui ont une vision 360 en raison d'équipements électroniques qui ne coûtent pas, en passant... Moi, j'avais posé des questions au fournisseur, puis ce n'est tellement dispendieux, mais ça sauve des vies. Est-ce que... J'aimerais vous entendre là-dessus. Est-ce que vous avez déjà vu ces équipements-là? Et est-ce que vous croyez que ça serait une bonne chose que vos véhicules soient équipés de ces équipements-là?

**M. Dufresne (Patrick) :** Bien, écoutez, avec tous les angles morts qu'on a sur une ambulance, le plus de vision que nous avons autour du véhicule ne peut pas nuire, c'est certain, mais je n'ai pas vu encore cette technologie-là. J'en ai entendu parler, que ça se fait maintenant sur des véhicules de promenade, là, il y a des constructeurs automobiles qui l'offrent sur des véhicules, mais c'est sûr que nous, actuellement, on utilise seulement une caméra de recul, mais, si on pourrait avoir encore plus de vision autour du véhicule, c'est sûr que ça pourrait aider énormément.

**M. Simard :** M. le Président, je vais en apporter au ministre sur le... Je connais quelqu'un qui en vend puis je... Ça n'a rien à voir avec le Parti libéral. Je vais vous dire une affaire tout de suite, là, en cas des fois qu'il y en a qui aient des idées, là, ça n'a rien à voir. O.K.?

**Le Président (M. Iracà) :** Et on vous croit sur parole.

**M. Simard :** Bon, ensuite, vous avez parlé d'utiliser les voies réservées. Encore une fois, je suis surpris que vous n'ayez pas le droit d'utiliser les voies réservées parce que je pense que ça rendrait service, effectivement, et puis l'idée là-dedans, ce n'est pas de rentrer dans les autobus, mais ça vous aiderait énormément. Et, bien sûr, je trouve que c'est une suggestion qui est positive, c'est une suggestion qui n'est pas nécessairement difficile à mettre en place, qui ne coûte pas plus cher à l'État, mais qui va rendre de grands services par rapport aux urgences.

Maintenant, dans votre texte, à l'item 3 : «Effectuer de la surveillance supplémentaire auprès de lieux d'intervention par un policier en véhicule identifié — vous dites — ou banalisé afin d'intervenir et [de] sensibiliser les automobilistes...» Lorsque vous faites des interventions, les policiers, c'est également des premiers répondants, à ce que je sache. Donc, normalement, avec le 911, ils reçoivent les calls en même temps que vous autres.

**M. Dufresne (Patrick) :** Pas toujours.

**M. Simard :** Pas toujours?

**M. Dufresne (Patrick) :** Sur les autoroutes, la Sûreté du Québec, automatiquement, est affectée sur un accident de la route. Mais, à Montréal, exemple, on peut souvent être là avant, après les policiers ou même, des fois, il n'y a pas de présents non plus.

**M. Simard :** O.K. M. le Président, je ne sais pas de quelle façon ça pourrait être aiguillé, mais je pense qu'il faudra nécessairement regarder cette possibilité-là. Je pense qu'en réalité... Vous savez, faire des blessés en aidant d'autres blessés, ce n'est pas une bonne idée. Ça fait que l'idée là-dedans, c'est... Ce matin, on entendait un groupe qui nous parlait de... ce midi, justement, on entendait un groupe qui voulait donner des cours de toutes sortes de choses, là, au niveau de la sécurité. Je pense que nécessairement, lorsqu'on parle d'augmenter les possibilités d'avoir des interventions plus sécuritaires, ce n'est pas une mauvaise idée. Maintenant, je ne sais pas quelles sortes de solutions vous voulez proposer au niveau de la logistique de tout ça, mais, en tout cas, moi, je serais intéressé à vous entendre, bien sûr. Je vous le dis bien humblement. Mais je trouverais aussi que ce serait une bonne idée.

**M. Dufresne (Patrick) :** Une idée que je peux vous soumettre, qui est faite ailleurs, aux États-Unis principalement, c'est que, lorsqu'il y a une intervention sur une route, il y a un... parce qu'effectivement il y a un policier souvent qui est présent sur place, mais lui-même est occupé à prendre les informations pour son rapport, s'occuper des gens qui sont impliqués dans l'accident. Donc, il ne portera pas nécessairement attention sur les véhicules qui ne respecteront pas le corridor de sécurité. Ce qui est fait aux États-Unis souvent, c'est qu'il y a des policiers qui restent à l'écoute des interventions qui arrivent sur le réseau, et ils vont se déplacer pour aller soit en amont ou en aval de l'intervention pour surveiller les voitures, les camions, s'ils respectent le corridor, et ensuite intercepter ce véhicule.

**M. Simard :** D'accord. Maintenant, M. le Président, pour terminer.

**Le Président (M. Iracà) :** Oui, oui, pour terminer.

**M. Simard :** Pour terminer.

**Le Président (M. Iracà) :** Le commentaire de la fin.

**M. Simard :** D'accord. Le mot de la fin. Au niveau des équipements d'urgence, ça agit nécessairement pour prendre des photos également. Ça fait que les contrevenants pourraient être pris si jamais il y avait des choses qui n'étaient pas respectées. De là, je vois l'intérêt, M. le Président.

**Le Président (M. Iracà) :** Parfait. Excellent. Merci. Bon point. Merci, M. le député de Dubuc.

Alors, ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons procéder à un bloc d'échange avec l'opposition officielle. M. le député de Berthier.

• (15 h 30) •

**M. Villeneuve :** Merci, M. le Président. Bonjour à vous deux. Écoutez, vous... en tout cas, c'est intéressant de vous entendre puis de vous lire aussi parce qu'on apprend des choses, honnêtement, mais je me suis posé la question



aussi : Pourquoi, à l'époque, ils ne l'ont pas fait? Parce qu'il y a sûrement quelqu'un qui a la mémoire de ça. Sans aller chercher dans les galées, mais ils ont dû en discuter. Je pense aux ambulances et je me dis : Il doit y avoir un seuil, peut-être, où ça devient même contre-indiqué, peut-être, si c'est trop lourd parce que la traction augmente avec le poids. Mais je me dis : Est-ce que les ambulances que nous avons aujourd'hui, de nos jours, et que, demain, nous aurons, est-ce qu'elles atteignent ce poids-là où ça devient contre-productif? Je ne suis pas sûr. Je ne suis pas un expert. Mais, si on cherche le poids, moi, je me dis : Pourquoi ne pas tout simplement dire : Ambulance, pneus d'hiver, par exemple? Mais on pourrait faire la demande à un centre de recherche qui nous dirait qu'à tel poids ça devient contre-productif, et, à ce moment-là, évidemment... En tout cas. Mais je pense que l'idée... C'est vous qui les conduisez, là. Vous nous dites que ça serait mieux qu'il y ait des pneus d'hiver. Bien, vous rencontrerez les chercheurs, qui, peut-être, vous contrediront, puis on essaiera de trouver l'équilibre, mais je pense qu'il faut le regarder. Ça fait peur, honnêtement, quand on apprend une chose comme ça.

Je veux juste... J'aimerais ça, vous entendre, parce que je sais que le ministre de la Santé, des fois, vous appelle des ambulanciers, et moi, j'aimerais ça... puis la population qui nous écoute aussi pourrait peut-être voir la différence entre un ambulancier et un paramédic. Est-ce que vous pouvez au moins nous dire c'est quoi, la différence? D'ailleurs, est-ce qu'«ambulancier», ça existe encore?

**M. Dufresne (Patrick) :** Bien, c'est des termes, «technicien ambulancier», «ambulancier», qui existent toujours, qui sont utilisés depuis des années. Mais, si on regarde bien la définition de ce terme-là, c'est un conducteur d'ambulance. Avec les années, notre champ de pratique s'est grandement développé. Il y a quelques années, on donnait seulement le transport, oxygène, c'était vite, vite, vite à l'hôpital. Maintenant, de plus en plus, on donne la médication, on a des programmes de soulagement de la douleur. On a d'autres programmes qui s'en viennent prochainement pour donner plus de services à la population directement à leur chevet, qui réduisent les symptômes, ce qui permet parfois de ne pas nécessairement s'en aller en urgence à l'hôpital.

Donc, de plus en plus, nous utilisons le terme «paramédic», puisque notre métier a évolué, et c'est le terme qui est utilisé partout ailleurs, là, sur la planète. Donc, pour l'instant, le terme est reconnu seulement comme un anglicisme, mais nous voulons augmenter son utilisation pour que, justement, ça devienne, là, un terme utilisé, un terme fréquent.

**M. Villeneuve :** D'accord. Non, c'est important de faire la différence parce que je sais, pour ma part, que vous avez des formations très spécialisées maintenant, même qu'il y a des centres de stabilisation qui ont été enlevés, l'INESSS a conseillé de les enlever parce que les paramédics avaient une formation qui permettait justement d'éviter un arrêt dans un centre de stabilisation pour se rendre directement à l'hôpital le plus proche. Donc, ça démontre que le paramédic porte bien son nom et a des formations assez solides.

**M. Dufresne (Patrick) :** Exactement. Je voudrais juste vous rajouter que, depuis septembre l'année dernière, il y a un programme de paramédic en soins avancés qui est offert à l'Université de Montréal. Donc, c'est rendu vraiment, là, un département de médecine, là, qui va avoir des diplômés prochainement, là, qui vont être sur la route.

**M. Villeneuve :** Parfait. Vous avez abordé dans votre mémoire le corridor de sécurité et vous proposez des campagnes d'information. Est-ce que, dans le cours de conduite — j'imagine que oui, là, je vous pose la question pareil pour être sûr, là — est-ce que dans le cours... parce que ça fait longtemps que j'ai suivi le mien, là, puis il n'était pas là à l'époque, là, mais, dans le cours de conduite, est-ce que vous savez si, dans le cours de conduite actuellement, c'est inclus, l'information sur le corridor de sécurité?

**M. Dufresne (Patrick) :** Bien, moi aussi, mon cours de conduite remonte à loin.

**M. Villeneuve :** O.K. ...répondre, M. le ministre?

**M. Fortin (Pontiac) :** On va trouver, on va trouver. Je ne sais pas, moi non plus.

**M. Villeneuve :** Parce que c'est la SAAQ, c'est la Société de l'assurance automobile du Québec qui fait le contenu, mais elle doit se référer à un règlement. Le règlement doit nécessairement contenir les nouvelles informations. Ça a été adopté en 2011, le... bien, en anglais, on disait le «move over», là, le corridor de sécurité. On n'a pas la réponse tout de suite?

**M. Fortin (Pontiac) :** C'est dans le cursus.

**M. Villeneuve :** C'est dedans? Bon, parfait. Alors, voilà. Au moins, c'est ça de gagné, c'est ça de pris, c'est dans le cursus. Donc, les... j'allais dire «les jeunes». Ce n'est pas juste les jeunes qui suivent leur cours de conduite, là. Alors donc, c'est... Oui, apprentis conducteurs.

**M. Dussault (André) :** ...phénomène aussi au niveau de société. Si vous regardez à New York et vous regardez à Londres, qui sont des villes pas mal plus peuplées que Montréal, vous ne verrez jamais le phénomène de gens qui essaient de suivre une ambulance. Malgré qu'on connaît le trafic à New York, il n'y a pas personne qui essaie de faire ça. Il y a un côté culturel, je pense, qui est plus d'ici et que c'est quelque chose qu'il faudrait faire cesser, tout simplement.

**M. Villeneuve :** O.K. Merci de... L'autre chose, puis, un peu comme le député de Dubuc, moi aussi, je suis surpris de voir que... Mais, encore là, il faudrait aller voir. À l'époque, ils ont dû en parler, là, lorsqu'ils ont changé la loi. Pourquoi les corridors réservés ne sont pas... ne peuvent pas être utilisés par des véhicules d'urgence? D'autant plus qu'à mon avis, je peux me tromper, mais il va y en avoir de plus en plus, de corridors réservés, hein, c'est assez clair, je pense qu'on tend vers ça. Alors, maintenant, pourquoi, à l'époque, ils ne vous ont pas permis d'y avoir accès? On va voir si... En tout cas, moi, j'invite les gens, s'ils veulent essayer de trouver la réponse. Mais je pense qu'aujourd'hui on doit tendre vers ça, on doit permettre cela.

Vous dites que vous faites des... Des fois, lorsque vous avez un appel, vous vous dirigez, exemple, vers une résidence, étant donné que vous avez déjà beaucoup d'information, vous n'êtes pas nécessairement sur les feux et la sirène, donc vous suivez la circulation dite normale, donc. Mais vous voudriez quand même, si c'était possible, que vous puissiez avoir accès même à ce moment-là, donc de circuler dans la voie réservée.

**M. Dufresne (Patrick) :** Bien, ce que je peux vous dire là-dessus, c'est qu'effectivement on doit se rendre à plusieurs occasions en mode non urgent chez des patients, mais on a un critère, dans le protocole, qui dit que, si on est devant un obstacle majeur de circulation, de travaux routiers ou quoi que ce soit, à ce moment-là, on doit activer sirène et gyrophare pour se rendre chez le patient. Donc, si on pouvait, par exemple, utiliser une voie réservée en mode non urgent, cela pourrait éviter qu'on ait à utiliser le mode urgent.

**M. Villeneuve :** Bien, à ce moment-là, je pense qu'il y aurait peut-être un gain en sécurité.

Moi, j'aurais une dernière question à vous poser. Je ne sais pas si vous avez suivi les travaux, tantôt on a rencontré les premiers répondants du Québec, et eux, ils préconisent que les gens, pour obtenir un permis de conduire... de conduire, oui, suivent une formation de premier répondant, mais au niveau routier. Alors, c'est intéressant, comme piste, je trouve, parce que du temps sauvé lorsqu'on intervient, lorsqu'il y a un accident sur un blessé, bien, souvent, c'est du temps qui fait toute une différence entre la vie et la mort, et des fois, entre les séquences... les séquelles qui peuvent suivre par la suite. Je vous demande ça, je sais que ce n'est pas dans votre mémoire, mais vous en pensez quoi?

**M. Dufresne (Patrick) :** Bien, nous, dans le cadre de notre formation au cégep, il y a des cours de conduite qui sont obligatoires. C'est sûr qu'obtenir une classe de permis 4A, c'est un petit examen écrit au niveau de la SAAQ.

**M. Villeneuve :** ...comme il faut, c'est moi qui s'est mal exprimé. Eux, ils préconisent ça pour l'ensemble des gens qui auraient un permis de conduire.

**M. Dufresne (Patrick) :** O.K.

**M. Villeneuve :** Alors, l'idée, c'est un peu comme dans les milieux de travail où vous devez avoir un répondant qui va avoir son RCR, et, eux, ce qu'ils disent, c'est qu'on devrait, parce qu'il n'y a rien, en termes de... au niveau de la sécurité routière, les premiers répondants, il n'y a rien qui se fait en ce moment pour justement... parce que c'est des situations particulières. Je ne sais pas ce que vous en dites, parce que vous êtes paramédic — j'allais dire ambulancier, voyez-vous — vous êtes paramédic, donc vous avez à intervenir sur des scènes, des fois, et, des fois, vous n'êtes pas toujours là dans les minutes qui suivent, mais, s'il y a un samaritain qui arrête puis qui a son cours de premier répondant en situation routière, est-ce que ça pourrait faire une différence par rapport à votre travail qui suit après, etc., selon vous?

**M. Dufresne (Patrick) :** O.K. Vous, vous voulez dire en réanimation.

**M. Villeneuve :** De toutes sortes. La sécurisation des lieux, parce que le RCR, c'est la première chose qu'on sait, c'est que, lorsqu'il y a un accident de travail, il faut d'abord et avant tout s'assurer que le lieu est sécuritaire avant d'intervenir et de le maintenir sécuritaire. Voyez-vous, c'est un peu ça qui se produirait aussi pour la route, un élément, entre autres, et tous les autres... Donc, de former les conducteurs à pouvoir être capable d'intervenir de meilleure façon lorsqu'il y a un accident, parce qu'ils doivent arrêter, hein, c'est la loi. Voilà.

**Le Président (M. Iracà) :** ...40 secondes, malheureusement, il vous reste 40 secondes.

**M. Villeneuve :** Ah! bien, c'est bon, M. le Président, 40 secondes. Alors, voilà, bien, je voulais juste vous sensibiliser à ça. C'est une demande qu'ils sont venus nous présenter tantôt... obligatoire pour les personnes qui demandent un permis de conduire.

**M. Dufresne (Patrick) :** O.K. Bien, nous, quand on intervient sur des accidents, sur des autoroutes, par exemple, il y a toujours un surveillant routier qui est présent, qui va assurer la sécurité des intervenants. Parfois, il va être là même avant nous autres, mais des fois il arrive par après. Donc, c'est sûr que plus que les gens sont formés sur la façon d'être sécuritaire, mieux ça peut être.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons débiter le dernier bloc d'échange avec le député de Deux-Montagnes. La parole est à vous.

**M. Charette** : Merci, M. le Président. Merci, messieurs, d'être ici aujourd'hui, mais de faire également le travail que vous faites au quotidien. Vous êtes certainement bien placés pour répondre à des situations d'urgence liées à un accident de la route, d'où votre intérêt pour la sécurité routière, mais vous êtes également témoins, très certainement, de comportements qui, eux aussi, peuvent être à risque. Donc, votre propos est très, très éclairant aujourd'hui. Merci, encore une fois.

Comme mes collègues, surpris un petit peu concernant les notions de pneus d'hiver. J'écoutais l'hypothèse de mon collègue de Berthier, qui peut effectivement s'avérer, mais, en même temps, si certaines compagnies avec des équipements semblables décident, elles, de mettre des pneus d'hiver, sans doute que ce n'est pas contre-indiqué, sinon le constructeur évoquerait de façon précise cette restriction-là à l'égard des pneus d'hiver. Donc, c'est le choix des compagnies.

Pour vous, est-ce que c'est essentiellement une volonté d'économiser des sommes? Quelles peuvent être les justifications fournies par les compagnies qui refusent ou qui ne souhaitent tout simplement pas installer de pneus d'hiver sur leurs équipements?

**M. Dufresne (Patrick)** : Bien, c'est des compagnies privées, à profit, donc j'imagine qu'il doit y avoir une question de coûts à l'arrière de ça, là. Je ne peux pas vous en dire plus sur les raisons pour lesquelles ils ne les installent pas. • (15 h 40) •

**M. Charette** : Et est-ce qu'à leur tour ces mêmes compagnies évoquent des questions de sécurité? Est-ce qu'ils évoquent le fait qu'ils ne voient pas de plus-value ou ça n'a pas été démontré que ce serait plus sécuritaire de chauffer leurs véhicules avec des pneus d'hiver?

**M. Dufresne (Patrick)** : Je n'ai pas d'information à ce sujet.

**M. Charette** : Merci de l'avoir porté à notre attention. C'est certainement quelque chose d'intéressant pour nous à considérer, là, pour la suite des travaux.

Concernant le corridor de sécurité, vous avez tout à fait raison. Même pour nous, qui faisons beaucoup de route, on voit fort bien que c'est une notion qui n'est pas encore pleinement intégrée. Et c'est vrai qu'on peut constater une différence entre le véhicule, par exemple, de police ou de Transports Québec versus des signaleurs routiers, versus des véhicules ambulanciers. Donc, possiblement qu'il y a un travail, encore, d'éducation à faire pour réellement faire comprendre la portée de cette loi-là.

Et hier il y a un petit vidéo, que vous avez sans doute vu, qui a circulé, qui a été filmé et diffusé, là, sur les réseaux sociaux, d'un de vos membres, peut-être, qui est très révélateur. En quelques secondes à peine, on voit le nombre de véhicules passer sans respecter le corridor de sécurité. Donc, pour vous, c'est une source d'inquiétude, j'imagine, qui est bien réelle?

**M. Dufresne (Patrick)** : Effectivement. C'est quelque chose qu'on voit tous les jours et assez fréquemment. C'est pour ça qu'on doit quand même redoubler de prudence, là, lorsqu'on arrête sur le réseau routier. Et, comme je le disais un peu plus tôt, souvent, il faut justement mettre notre véhicule de biais dans une voie pour forcer le corridor.

**M. Charette** : Et est-ce que vous avez l'occasion d'échanger avec... Bon, ce n'est pas l'ambulancier qui va partir à la poursuite du véhicule fautif, mais quels sont les arguments qui peuvent être évoqués aussi à travers... Je ne sais pas si vous évoquez cette situation-là à des connaissances, des amis. Est-ce qu'ils vous disent : Ah! on ne savait pas que ça s'appliquait aussi aux ambulanciers? Est-ce que c'est le type de réponses qui vous sont fournies lorsque vous évoquez la problématique?

**M. Dufresne (Patrick)** : Bien, beaucoup de commentaires que j'ai, c'est que les gens croient que ça s'applique seulement aux véhicules policiers et que ça s'applique seulement sur les autoroutes, étant donné que la campagne publicitaire a beaucoup été axée sur la police et les autoroutes. Ça s'applique également sur les boulevards urbains et les rues, tout ça. Donc, ça, les gens sont moins au courant que ça s'applique également à ces endroits-là.

J'ai échangé aussi avec un policier de Laval qui avait fait une interception sur le boulevard Saint-Martin, qui est quand même un boulevard... un endroit qui a près de six voies puis qui a beaucoup de circulation. Et, malgré le nombre de voies, les gens passaient la voie adjacente aux véhicules policiers. Et, en interceptant l'automobiliste, l'automobiliste lui a carrément dit que... Je ne pensais pas que ça s'appliquait même en ville.

**M. Charette** : Et le groupe qui va vous suivre, l'association des signaleurs routiers du Québec, a aussi ceci comme problématique. Donc, vous êtes quelques-uns dans la même situation. Donc, pour nous, c'est une note à prendre pour la suite de l'étude du dossier, laisser entendre que, oui, il y a peut-être un beau chemin de fait, bravo pour l'initiative que vous avez apportée devant l'Assemblée nationale il y a quelques années de ça, mais, manifestement, il reste du travail à faire, très certainement.

Je ne sais pas s'il reste un petit peu de...

**Le Président (M. Iracà)** : Il vous reste une minute.

**M. Charette** : Un petit peu moins d'une minute. C'est le défi de tout faire entrer en quelques instants. Encore une fois, encore une fois, un gros, gros merci d'être présent. Et vos propos seront très éclairants pour la suite de nos travaux. Merci.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le député de Deux-Montagnes. Alors, merci, messieurs, de votre contribution à cette commission. C'est excessivement important. Alors, on vous remercie.

Je suspends les travaux quelques instants pour permettre au deuxième groupe de s'installer.

(Suspension de la séance à 15 h 44)

(Reprise à 15 h 46)

**Le Président (M. Iracà) :** À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux.

Je souhaite la bienvenue à l'Association des travailleurs en signalisation routière du Québec. D'entrée de jeu, messieurs, je vous remercie de votre collaboration. Je sais que vous avez accepté d'être déplacés d'horaire. Vous étiez supposés passer cet avant-midi, on a eu des petits problèmes, là, avec notre horaire. Alors, merci d'avoir accepté d'être déplacés en après-midi.

Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à des périodes d'échange, vous connaissez la procédure, avec le gouvernement et les oppositions. Alors, sans plus tarder, messieurs, je vous cède la parole.

#### **Association des travailleurs en signalisation routière du Québec (ATSRQ)**

**M. Dionne (Jean-François) :** Bien, je me présente, Jean-François Dionne, président de l'association, et mon vice-président, qui va lire le mémoire, Martin Daoust.

**Le Président (M. Iracà) :** Bienvenue chez vous.

**M. Daoust (Martin) :** Bonjour. *Mémoire de l'Association des travailleurs en signalisation routière du Québec — l'ATSRQ*, présenté à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des auditions publiques sur le projet de loi n° 165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions. Jeudi 8 février 2018.

En introduction. L'Association des travailleurs en signalisation routière du Québec, l'ATSRQ, a été très active ces dernières années afin de sensibiliser les élus et les différents acteurs du domaine du transport routier aux réalités que vivent ses membres.

Comme vous le savez, les hommes et les femmes que nous représentons s'exposent à chaque jour à la dure réalité d'un travail qui, par définition, comporte des risques pour la sécurité de ceux et celles qui l'exercent. Nous devons en effet constamment redoubler de prudence lorsque nous intervenons sur des chantiers, puisque nous devons oeuvrer dans des zones habituellement réservées à la circulation de véhicules de toutes sortes.

Malgré le renforcement des consignes de sécurité pour nos membres, malgré des campagnes d'information grand public visant à sensibiliser les usagers de la route à l'importance d'adopter des comportements sécuritaires aux abords d'un chantier, nous devons constater malheureusement que les travailleurs en signalisation de chantiers sont encore trop souvent victimes d'accidents graves.

Nous sommes convaincus que nous pouvons diminuer le nombre de signaleurs et d'installateurs en signalisation de chantiers blessés sur et aux abords des chantiers routiers. Nous croyons en effet que notre association, tout comme les principaux intervenants dans le domaine de la sécurité routière, peuvent contribuer à améliorer le triste bilan de signaleurs routiers blessés en continuant les efforts concertés pour sensibiliser les usagers de la route à adopter des comportements sécuritaires aux abords de chantiers.

Nous savons cependant que ces efforts, aussi louables soient-ils, ont une portée limitée. Nous savons que ce n'est pas suffisant. C'est précisément pour cette raison que nous estimons que le temps est maintenant venu de renforcer certains articles du Code de la sécurité routière — CSR — de manière à envoyer un message clair aux usagers de la route.

L'importance d'amender le Code de la sécurité routière. L'article 311 du CSR stipule que, lorsque la circulation est dirigée par un agent de la paix, un brigadier scolaire ou un signaleur chargé de diriger la circulation lors de travaux, toute personne doit, malgré une signalisation contraire, obéir à leurs ordres et signaux.

L'article 314.1 précise que le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient à l'un des articles 310 à 312 commet une infraction et est passible d'une amende de 100 \$ à 200 \$. À titre de comparaison, les médias rapportaient, en décembre dernier, qu'un Montréalais s'est vu remettre une amende de 102 \$ par des agents de la Société de transport de Montréal — STM — pour avoir transporté des skis dans le métro.

On comprend dès lors que quelqu'un qui met volontairement en péril la sécurité de personnes, de signaleurs, devrait écopier d'amendes plus élevées. Si on veut dissuader les usagers de la route à emprunter des comportements dangereux, il faut mettre en place de véritables mesures dissuasives.

L'ATSRQ demande que l'article 314.1 soit révisé. Notre proposition est de passer de trois points d'inaptitude à six points d'inaptitude. Nous souhaitons que l'amende de 133 \$, plus les frais, soit doublée afin de mieux sécuriser nos travailleurs. Le rôle du signaleur est de protéger les travailleurs, les automobiles et tout autre utilisateur des chemins publics.

Comment voulez-vous que les travailleurs soient en sécurité quand le CSR ne punit pas assez sévèrement les délinquants? Les signaleurs doivent pouvoir compter sur des réglementations qui pourront leur offrir plus de sécurité au travail.

• (15 h 50) •

Au cours des dernières années, la formation des signaleurs a par ailleurs été revue. Les signaleurs doivent maintenant porter un uniforme plus visible. Il y a eu aussi eu des articles dans les journaux, des reportages télévisés, des campagnes de sensibilisation du MTQ à la télé et la radio. L'ATSRQ a aussi payé pour des campagnes de sensibilisation à la radio, mais, malheureusement, rien n'a vraiment changé. Encore trop de signaleurs se font happer et blesser. Certains ont même perdu la vie sur des chantiers.

L'ATSRQ croit que hausser le nombre de points d'inaptitude et les amendes reliés au non-respect du CSR, au non-respect du signaleur, pourrait changer les comportements irresponsables de bon nombre d'usagers de la route.

Les signaleurs ont le droit de travailler dans un milieu sécuritaire, dans des environnements où ils sont respectés, ce qui n'est malheureusement pas le cas aujourd'hui. Il faut que ça change. Il faut que la Société de l'assurance automobile du Québec, que le ministère des Transports du Québec et l'ensemble des intervenants responsables de la sécurité routière au Québec travaillent au renforcement de la sécurité de ce type de travailleurs. Nous avons droit à une sécurité au travail, nous avons droit au respect.

L'ATSRQ demande la révision de cet article du Code de la sécurité routière. Nous aimerions que la loi 71 s'applique pour le non-respect du corridor de sécurité. Nous croyons que doubler cette infraction pourrait diminuer les accidents... et les amortisseurs d'impacts qui protègent les travailleurs devant leurs camions.

Nous demandons que tous les articles du CSR qui s'appliquent en matière de signalisation routière de chantier soient revus. Nous croyons que certaines amendes devraient être revues à la hausse afin de mieux sécuriser les zones de chantiers, par exemple la conformité de la signalisation installée sur les chantiers.

Nous demandons que les articles de loi 226 à 228 soient revus, que tous les véhicules de signalisation devraient être munis de gyrophares blanc et jaune afin de mieux sécuriser nos travailleurs de la signalisation. Nous demandons qu'on double le montant de l'amende pour ceux qui roulent avec des gyrophares allumés inutilement. Nous demandons que tous véhicules munis de gyrophares soient munis de leur vignette d'autorisation de la Société de l'assurance automobile du Québec et que l'amende soit doublée pour les véhicules sans vignette.

Nous demandons que la loi indique que le propriétaire doit enlever les gyrophares dans les plus brefs délais lorsqu'ils ne sont plus nécessaires. Présentement, il y a trop de gyrophares sur les routes qui sont inutiles, et cette situation contribue, selon nous, à banaliser, aux yeux des usagers de la route, l'importance de ce type de signalisation. Plusieurs personnes ne connaissent visiblement pas l'engagement et la responsabilité liés à l'utilisation d'un gyrophare.

Le respect du corridor de sécurité. Depuis le 5 août 2012, le Québec a une loi qui oblige les usagers de la route à respecter, dans la mesure du possible, un corridor de sécurité lorsque des intervenants travaillent en bordure de route ou d'autoroute, mais, depuis l'adoption de cette loi, on constate certaines lacunes graves. Les travailleurs de la signalisation qui installent et ramassent la signalisation sur les chantiers routiers ne sont pas bien protégés. Les policiers refusent d'appliquer la loi, et les conducteurs continuent à frapper nos camions atténuateurs d'impacts AIFV. Chaque accident impliquant les AIFV sont des accidents qui peuvent être graves, des travailleurs peuvent être blessés gravement ou même perdre la vie.

Ce n'est pas normal que cette loi ne soit pas mieux comprise, que son application soit aussi déficiente. Pour nous, chaque fermeture de chantier nous fait vivre un stress qui pourrait être évité par une meilleure application des lois et une meilleure campagne de sensibilisation. Combien de morts ou de blessés faut-il pour que ça change?

Nous demandons que cet article de loi du Code de la sécurité routière soit mieux connu et que la Société de l'assurance automobile du Québec se penche sur ce problème le plus rapidement possible. La loi le dit clairement : dans le cadre de leurs fonctions, certains travailleurs doivent immobiliser leur véhicule sur un chemin public pour y effectuer des interventions. Ils risquent alors de se faire happer par un véhicule circulant sur le chemin. Plusieurs ont d'ailleurs été blessés ou tués dans ces conditions.

Exécutée correctement, la manoeuvre du corridor de sécurité augmente la sécurité de ces travailleurs ainsi que celle de tout usager de la route à proximité du véhicule immobilisé avec les gyrophares ou les feux clignotants actionnés. Vous devez exécuter la manoeuvre quand un véhicule est immobilisé et que sa flèche jaune lumineuse, ses gyrophares ou ses feux clignotants soient actionnés.

Comment bien exécuter la manoeuvre? Règle générale, créez un corridor de sécurité en ralentissant puis en vous éloignant le plus possible du véhicule immobilisé après vous être assuré de pouvoir le faire sans danger. Au besoin, immobilisez votre véhicule pour ne pas mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes.

Enfin, l'ATSRQ croit que l'affichage sur le réseau routier devrait être amélioré. Par exemple, sur des panneaux longeant les autoroutes, on devrait retrouver des camions de signalisation afin de passer le message. Nous croyons aussi que la diffusion de messages à ce sujet à la Radio Circulation 730 AM devrait être plus fréquente, voire insistante pour dire clairement que nous devons respecter un corridor de sécurité lorsqu'il y a des travailleurs près des chantiers, lorsqu'il y a des signaleurs et des installateurs de chantiers.

Statistiques de la CNEST : 20 signaleurs blessés par année, six signaleurs décédés en sept ans. Selon les informations obtenues de l'Association des travailleurs en signalisation routière du Québec, de 2011 à 2017, nous avons été informés de 26 accidents impliquant des amortisseurs d'impact, qui ont pour but de protéger les travailleurs dans les zones de chantier routier.

Nous demandons qu'une meilleure campagne de sensibilisation soit faite afin d'éviter d'autres accidents qui pourraient entraîner d'autres blessés ou décès. Il faudrait appliquer la loi du corridor de sécurité pour mettre un terme à ces accidents.

Conclusion, le Québec compte trop d'usagers de la route qui ne considèrent pas le travail des signaleurs routiers et des installateurs de chantiers. Il faut continuer nos efforts pour informer et sensibiliser la population aux réalités de ceux et celles qui ont pour mandat de protéger les travailleurs sur les chantiers. Mais il faut surtout et aussi renforcer les mesures dissuasives face à ceux qui ont des comportements délinquants au volant, face à ceux qui jouent avec la vie des travailleurs

de la signalisation routière. Nous espérons que les différents intervenants du gouvernement du Québec sauront comprendre l'urgence d'agir dans ce domaine. Merci.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup pour votre exposé. Nous allons procéder à la période d'échange avec la partie gouvernementale. Alors, M. le ministre, la parole est à vous.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci, M. le Président. Bonjour, M. Daoust, M. Dionne. Merci d'être avec nous. D'entrée de jeu, je pense que c'est important de le dire, je pense que... et c'est un sentiment partagé par tout le monde autour de la table, j'en suis certain, mais je pense qu'on apprécie énormément le travail que vous faites. On sait que c'est un travail qui comporte beaucoup de danger. Disons, moi, quand j'étais petit, ma mère m'avait toujours dit : Ne joue pas dans le trafic. Vous, vous passez votre vie dans le trafic à essayer de bien diriger les gens et en vous mettant dans des situations difficiles et parfois dangereuses. Donc, merci du travail que vous faites.

Je suis d'accord avec vous quand vous dites que vous voulez, vous devez pouvoir compter sur davantage de sécurité dans votre travail. Je pense que vous l'avez noté vous-même, là, il y a toutes sortes de campagnes de sensibilisation de votre part, de la part du ministère, des améliorations au niveau de la visibilité qui ont pu être faites au cours des années. Mais, encore aujourd'hui, comme vous le dites, là, il y a six signaleurs qui sont décédés au cours des sept dernières années, dont un récemment, si je me souviens bien, là, dans le Centre-du-Québec ou en Estrie, peut-être à la limite des deux régions, là.

Mais j'essaie de comprendre, en ayant un objectif, disons, commun à travers des mesures qui sont proposées dans le Code de la sécurité routière et certaines que vous proposez aujourd'hui, quand vous parlez d'avoir des gyrophares blancs ou jaunes, selon vous, là... Je comprends bien votre argument quand vous dites : Il y en a peut-être trop sur les routes. Peut-être qu'à un moment donné les gens cessent de porter attention ou que ça devient une situation qui est banalisée, mais, dans la... Décrivez-moi une situation quotidienne, dans votre travail, où l'utilisation d'un gyrophare peut être utile. Parce que j'essaie de visualiser de quoi peut avoir l'air un chantier de travail où un véhicule comme ceux que vous utilisez peut avoir besoin d'un gyrophare. Je ne suis pas contre, j'essaie juste de bien comprendre votre proposition.

**M. Dionne (Jean-François) :** ...c'est quand on procède à l'installation des panneaux, bien, il faut allumer nos gyrophares pour dire qu'il va... au monde, dire qu'on est visible. Le gyrophare nous sert comme pour être plus visible sur la route. C'est pour ça qu'on a une flèche aussi pour dire au monde que l'accotement est... avec la barre, tu sais, c'est fermé ou la flèche, tu sais, d'aller dans l'autre voie. Pourquoi c'est... bien, ça sert à des ouvertures de voie, fermetures de voie. Ça sert aussi, si on fait une patrouille de retenue pour laisser les camions rentrer, tout ça, bien, on allume nos gyrophares puis notre flèche sur la barre. Ça fait que ça avertit les automobilistes qu'il y a des travailleurs au bord des routes ou il y a une intervention qui se fait en cours.

**M. Fortin (Pontiac) :** O.K. Bien, dans ce cas-là, ça, je comprends ça. Ce que vous me dites, c'est : Nous demandons que la loi indique... Vous demandez de le spécifier, essentiellement, dans la loi, que le propriétaire doit enlever les gyrophares, parce que je pense à une compagnie privée, là, je ne pense pas nécessairement aux camions du ministère, mais je pense à une compagnie privée, pour lesquelles plusieurs de vos signaleurs travaillent, qui retourne chez lui avec le camion en soirée ou ramène le camion au poste. Pourquoi vous dites que c'est nécessaire de l'enlever, ce gyrophare-là, et que ce n'est pas fait? C'est quoi, la plus-value? Il va repartir le lendemain, il va avoir besoin du gyrophare tout autant?

• (16 heures) •

**M. Dionne (Jean-François) :** Ce n'est pas nous, les travailleurs, qu'il faut enlever. Mais prenez vos camions, au ministère des Transports, quand ils sont vendus à l'encan, ils viennent des fois avec les gyrophares. Ça fait qu'il y a des compagnies de jardinage qui achètent vos camions à l'encan, qui achètent les camions du MTQ avec les gyrophares avec une flèche. Bien, ils s'en viennent, eux autres, après, travailler avec des gyrophares avec une flèche sans avoir eu la connaissance c'est quoi, avoir un permis. Ça prend la vignette pour avoir...

Prenez Gaz Métropolitain. Quand ils se débarrassent de leurs véhicules, c'est pareil, ils laissent les gyrophares dessus leurs camions. Bell, la même chose, quand ils vendent leurs véhicules, ils laissent les gyrophares dessus. Nous, on dit : Il faudrait qu'il y ait quelque chose dans la loi, dire : Dès que le véhicule n'appartient plus à la compagnie, la compagnie prend la responsabilité de retirer les gyrophares, tout qu'est-ce qui s'appelle signalisation lumineuse sur un véhicule, qu'ils les retirent quand ils se débarrassent de leurs véhicules. C'est pour ça.

Tu sais, tantôt je roulais sur la 20, j'ai vu un camion de Bell rouler sur la 20 avec un gyrophare allumé. Mais qu'est-ce qu'il fait, un gyrophare allumé sur la 20, là? Mais, prochaine fois, là, regarde... tu sais, il y a trop... excuse... il y a trop de véhicules qui se promènent avec les gyrophares allumés. Les policiers les voient, mais ils n'interviennent pas. Quand on le dit au policier, bien, le policier dit : Oui, mais une amende de 100 \$, ça ne donnera pas une leçon. Il faut appeler...

C'est pour ça, je dis : Il faut que les policiers... Puis j'ai déjà parlé avec des policiers à la Sûreté Québec puis avec des contrôleurs routiers, j'ai dit : Pourquoi vous n'intervenez pas quand les gyrophares sont allumés? Le contrôle routier ne peut pas intervenir parce qu'il s'occupe seulement des véhicules poids lourds. Mais nous, on dit : Si le contrôle routier pouvait intervenir quand il voit un camion de Bell, ou d'autres compagnies de câblage, ou de Gaz Métropolitain rouler avec des gyrophares, si au moins il aurait accès à intervenir, dire : Regarde bien, toi, là, tu te colles, on te donne un ticket pour ça, là... Il y a trop de gyrophares.

Moi, je m'en vais chez Canadian Tire, 25 \$, je peux m'acheter un petit gyrophare, puis me promener avec ça sur mon véhicule, puis sans me faire pognier. Mais, dans l'article, la loi dit qu'il faut que tu sois muni d'une vignette bleue de la... Pourquoi que ce n'est pas respecté?

**M. Fortin (Pontiac) :** Je pense que, dans le fond, ce que vous êtes en train de dire, c'est : Trouvez des moyens pour qu'au moins quand dans les... que ce soient les véhicules du gouvernement... parce que la loi semble correcte. Selon ce que je comprends de votre interprétation, la loi dit : Bien, vous avez besoin d'une vignette, et les gyrophares doivent être utilisés à un moment opportun, là, en situation d'urgence ou situation... comme vous le décrivez, une situation de travail. Mais c'est la question de... les ressources peut-être policières ou des ressources du contrôle routier qui soit ne peuvent pas ou ne le font pas au niveau de la...

**Une voix : ...**

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, c'est ça, au niveau de l'intervention, disons. Ou encore ce que vous me dites, c'est : Au moins, faites votre part, quand il y a transaction, disons, forcez-les à l'enlever ou les remettre après, s'il y a lieu, là. C'est ça?

**M. Dionne (Jean-François) :** Et peut-être informer les compagnies qui ont droit aux gyrophares, bien, leur dire, les sensibiliser : Quand vous vous débarrassez de votre véhicule, bien, vous retirez toute signalisation, sinon vous pourrez recevoir une contravention. Ce n'est pas normal que je voie un camion de Gaz Métropolitain livrer du courrier avec ses gyrophares. Tu sais, j'ai vu ça, moi. Un gars qui fait du courrier, il se promène avec un truck de Gaz Métropolitain avec des gyrophares dessus, puis là il l'allume pour dire : Bien, moi, je vais aller livrer mon colis, comme ça, je ne mangerai pas un ticket. Bien, il livre des colis, le gars. Mais, voyez-vous, si tu vois trop souvent des gyrophares orange, jaunes, tu ne porteras plus à l'attention à qu'est-ce qui amène alentour.

Comme qu'on dit, il y a 26 accidents d'amortisseur d'impact depuis 2011. O.K., moi, j'ai commencé en 1999 à travailler en signalisation, puis les amortisseurs d'impact commençaient à rentrer parce qu'en 1999 on fermait des autoroutes pas d'amortisseurs d'impact. À un moment donné, il y a eu des morts au ministère des Transports, puis il y a beaucoup d'accidents. Ils ont décidé de mettre des camions amortisseurs d'impact. Bien, c'est bien beau nous protéger avec un amortisseur d'impact, mais le monde, s'ils n'ont pas conscience du danger puis ils voient des gyrophares...

Moi, j'ai proposé... En Ontario, ceux qui travaillent sur la voirie, ils ont des gyrophares bleus. Pourquoi au Québec on n'aurait pas droit aux mêmes faveurs que les autres? Tu travailles sur l'autoroute, bien, gyrophares bleus. En Ontario, tu fais attention. On nous a refusé. On s'est dit : Peut-être pourquoi ne pas aller avec des gyrophares jaunes et blancs? On va être différents. Ça va être seulement un gyrophare unique pour le monde de la signalisation. On va être différents des autres. Le ministère des Transports, il l'utilise déjà, le gyrophare blanc et jaune. Mais nous, on n'a pas accès à ça.

**M. Fortin (Pontiac) :** O.K. Je vais peut-être prendre un point qui n'est pas dans votre mémoire, parce que ça m'apparaît pertinent, mais, quand même, dans votre travail, j'imagine que vous voyez beaucoup de monde qui utilisent... qui sont distraits, disons, qui utilisent leur cellulaire au volant, qui ne portent pas attention comme ils le devraient. Puis, pour vous, ces gens-là circulent très près de vous, de votre lieu de travail, donc, des fois, une question d'un pied, deux pieds, puis ça peut faire toute la différence. Une inattention de quelques secondes peut vraiment mener à des situations dramatiques.

**M. Dionne (Jean-François) :** ...c'est vraiment le trois secondes. Je pense qu'il y a eu de la recherche avec la SAAQ qu'il y a eu... que le cause à effet, c'est le trois secondes d'inattention qui cause des accidents.

**M. Fortin (Pontiac) :** Est-ce que les dispositions qui sont dans le projet de loi par rapport à la distraction au volant vous satisfont? Je sais que vous aviez des recommandations, là, par rapport aux amendes à mettre quand, justement, on est dans la situation tout près de vos travailleurs. Ça, il y a des dispositions qui ont été prises, mais je me demandais, plus au niveau du cellulaire au volant, si ça vous convenait.

**M. Dionne (Jean-François) :** Nous autres, des téléphones cellulaires, c'est sûr qu'on mettrait l'infraction plus élevée, là. Bravo de payer le ticket, là, mais c'est les points. Les points, c'est ça qui est important. Et touchez aux points parce que le permis va monter pendant deux ans à cette personne-là, ses assurances vont monter pendant deux ans. Ça fait qu'il va réfléchir deux fois avant de peut-être utiliser son téléphone.

Tu sais, je ne suis pas pour inventer une bébelle pour bloquer les téléphones cellulaires sur la route. On en aura peut-être besoin à un moment donné. Mais juste que, tu sais, c'est bien beau, l'amende, mais il faut doubler les points d'infraction. Ça va lui faire deux fois davantage plus mal au portefeuille. C'est là que nous, on dit, nous autres : La loi du corridor, c'est important, mais aussi les téléphones cellulaires aussi, c'est un enjeu. Il faut avoir des sentences sévères, à un moment donné. Comme vous dites, il y en a un qui est... on a un signaleur qui est décédé, un homme de 60 ans, là. Je ne veux pas qu'il soit décédé pour rien, cet homme-là, là. Ça a tout commencé avec une histoire d'un téléphone cellulaire dans les mains, puis le monsieur est enterré présentement.

**M. Daoust (Martin) :** Puis continuez les campagnes de sensibilisation aussi au niveau... Moi, j'ai bien adoré l'affichage qu'il y avait à un moment donné, qu'on voit sur certaines autoroutes, c'est écrit : «À deux doigts de la mort.» Celle-là, je pense, ça fait complètement réfléchir. Moi, personnellement, en tant qu'usager de la route, ça m'a fait réfléchir puis ça doit faire réfléchir beaucoup de monde. Juste ça, avec le thème... puis elle était super bien pensée, cette publicité-là. Puis, voilà une couple d'années, je crois, c'est en fin 1980, fin 1980, il y avait eu un accident avec une fille qui s'appelait Julie, je pense que je m'en rappelle bien. Le gars, il avait eu un accident, un gros accident d'impact, puis il braillait à côté de sa blonde. Puis là le monde a capoté : Ah! c'est trop sensible. Mais ça prend ça pour les faire comprendre. Ça prend des campagnes de sensibilisation fortes pour qu'ils comprennent. Puis, avec les affichages sur l'autoroute, je suis d'accord aussi avec ça. Ça a été vraiment une belle campagne de sensibilisation celle-là, je trouve.

**M. Dionne (Jean-François) :** Tu sais, quand on parle du panneau, parce qu'on rencontre les responsables du ministère des Transports deux fois par année, ils nous demandent souvent des suggestions, on a dit : On peut dès l'année prochaine, là, dès cette année, on peut juste modifier le panneau au bord des routes, là, la loi du corridor de sécurité, puis mettre un «towing», un remorqueur, puis un camion de signalisation.

Aux États-Unis, là, ils font des pubs, là, avec tous les métiers, puis ils sont après installer un cône, puis ils disent à la fin : Nous sommes dans la loi du corridor. Mais, au Québec, on a fait une pub avec un véhicule de la Sûreté du Québec puis un véhicule du ministère des Transports, mais le monde ne se souvient pas du véhicule du ministère des Transports, le monde ne se souvient pas des ambulances. Puis nous autres, la nuit... on ferme surtout les autoroutes la nuit. Ça fait que, quand on demande une assistance de police sur les chantiers, c'est rarement accessible parce qu'il faut que ça soit approuvé par le ministère des Transports, selon le budget. Mais les taux d'accidents ça se fait pendant les fermetures puis les ouvertures des autoroutes. Puis on n'a jamais accès aux policiers.

Aux États-Unis, il faut que tu paies pour le policier. Il faudrait peut-être, au Québec à un moment donné, que le ministère des Transports dise qu'on va les louer, les policiers. Puis les compagnies de signalisation, peut-être obliger les entrepreneurs à mettre un policier. Le pont Champlain, quand il ferme, là, les grands travaux, là, ils mettent un policier au début du chantier puis un à la fin du chantier. Bien, le monde ralentissent en maudit quand ils arrivent à côté des policiers puis quand ils traversent la zone parce qu'il sait qu'il y a des policiers qui les attendent. Bien, pourquoi ne pas faire ça au Québec? La Société des ponts peut louer des policiers, mais les entrepreneurs ne peuvent pas les louer.

**M. Fortin (Pontiac) :** Ça me va, M. le Président. Je ne sais pas si mes collègues ont des questions à poser.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. Ça va? Alors, s'il n'y a plus d'autre question, ça met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Je cède la parole au député de Berthier pour son bloc d'échange.

**M. Villeneuve :** Merci, M. le Président. Alors, bonjour, M. Dionne, M. Daoust.

Écoutez, moi, j'ai lu votre mémoire de bout en bout et je lui ai donné un titre : *Cri du coeur*. Honnêtement, moi, je ne vous connais pas, là. J'ai vu des reportages à la télévision à un moment donné. Je ne sais pas si c'est monsieur à gauche, là, qui était là, je pense, là. Hein, vous êtes une vedette. On vous a vu à la télévision. En tout cas, moi, je vous ai vu à un moment donné. Et puis, *Cri du coeur*, c'est carrément ça que moi, je comprends de votre mémoire. Vous exercez un métier à risque, à risque et à risque élevé, j'oserais dire.

Est-ce que vous avez participé à la tournée de la Société de l'assurance automobile du Québec.

**M. Daoust (Martin) :** Oui. On est allé à Montréal quand il y a eu le...

**Une voix :** La consultation publique?

**M. Villeneuve :** Oui.

**M. Daoust (Martin) :** Oui. On était là. On a déposé un mémoire aussi justement là-dessus.

**M. Villeneuve :** Et vous avez eu une rétroaction?

**M. Daoust (Martin) :** Oui, on a eu... Bien, une rétroaction, oui. On a eu des... Bien, je pense qu'on a doublé les amendes seulement, mais on avait demandé les points d'inaptitude, qui n'ont pas été mis dans le dernier bulletin. C'est-à-dire ça qu'on appelle? Dans *La Gazette*, là? Hein, on dit ça, et ça, ce n'est pas là.

**M. Villeneuve :** Bien, vous avez eu... Ils vous ont entendu.

**M. Daoust (Martin) :** Ils ont doublé l'amende, mais pas les points d'inaptitude.

**M. Villeneuve :** O.K. parce que...

**M. Dionne (Jean-François) :** Bien, dans le projet de loi, c'est prévu.

**M. Daoust (Martin) :** Dans le projet de loi, c'est ça.

**M. Dionne (Jean-François) :** C'est prévu, dans le projet de loi, que l'infraction va doubler, mais là on est en train d'essayer les élus de doubler les points aussi. Un téléphone cellulaire, c'est quatre points. Ne pas respecter un signaleur, c'est trois points. Un signaleur, présentement, est considéré comme un arrêt-stop au coin d'une rue.

**M. Daoust (Martin) :** Ça n'a pas d'allure.

• (16 h 10) •

**M. Dionne (Jean-François) :** Ce n'est pas normal, c'est une personne. Si le signaleur met un mot «arrêt», là, c'est parce qu'il y a d'autre chose qui s'en vient. Pourquoi un téléphone cellulaire, c'est quatre points, puis un non-respect d'un signaleur, c'est trois points?



**M. Villeneuve :** O.K. Mais, à tout le moins, vous avez été entendus, heureux de le savoir, pour ce qui est des amendes. Puis d'ailleurs je sais que, sur les chantiers de construction, pour la vitesse, l'amende est doublée, mais les points... je pense que les points ne sont pas doublés, mais c'est les points que tu devais perdre que tu perds, mais l'amende, elle, elle est doublée. O.K.

Moi, je voudrais savoir comment ça fonctionne au Québec. Il y a le privé, il y a le MTQ puis il y a Hydro-Québec. Alors, si on a une situation identique, mais vraiment identique, là, routière, en question... un chantier identique, est-ce qu'il y a une norme qui fait en sorte qu'on se retrouve dans une situation où vous devez placer vos gens au bon endroit, au même endroit, avec les différents... Donc, est-ce qu'il y a une norme ou si on peut se retrouver dans une situation identique avec une disposition différente, que ce soit au privé, Hydro-Québec ou MTQ?

**M. Dionne (Jean-François) :** Bien, c'est sûr que le... Bien, on a une tâche qui est approuvée par le ministère des Transports, le tome 5 de la signalisation, on vit avec ça. Mais c'est sûr que, si on parle d'une fermeture d'autoroute, il faut suivre une certaine norme que le ministère met. Pour les signaleurs, bien, on va les mettre un petit peu avant le premier véhicule puis un petit peu après le véhicule.

**M. Villeneuve :** ...ça peut varier. Je donne un exemple. Sur une route secondaire, c'est le privé qui a le contrat. Est-ce que la norme qui est appliquée pour faire l'installation, sécuriser les lieux avec des signaleurs, est-ce que c'est la même norme pour tout le monde ou si tout le monde y va un peu...

**M. Daoust (Martin) :** Bien, c'est censé d'être la même norme pour tout le monde. Les panneaux sont supposés...

**M. Villeneuve :** Parfait.

**M. Daoust (Martin) :** Mettons que le bonhomme au travail, il est censé d'être en premier, suite à ça, à une autre distance, mettons, «ne pas dépasser», ils sont supposés d'être à 30... Tout dépendamment. Urbain, je pense, c'est aux 30 mètres, puis sur l'autoroute, c'est...

**M. Dionne (Jean-François) :** Bien, c'est selon la vitesse.

**M. Daoust (Martin) :** C'est selon la vitesse, c'est ça. Ça fait que, oui, ils ont tous des restrictions.

**M. Villeneuve :** Ça comprend aussi le nombre de signaleurs?

**M. Dionne (Jean-François) :** Non.

**M. Daoust (Martin) :** Tout dépendamment où est-ce qu'on est.

**M. Dionne (Jean-François) :** Bien, ça dépend. Si on est sur un quatre coins, bien, c'est quatre signaleurs que tu es supposé avoir, mais il y a des compagnies qui vont...

**M. Daoust (Martin) :** Qui en mettent juste deux.

**M. Dionne (Jean-François) :** Deux. Ça fait que c'est selon le...

**M. Villeneuve :** Est-ce qu'il y a quelqu'un en haut, au MTQ, qui dit : Bien, cette semaine, on va faire telle région, on va aller voir comment ça se déroule au niveau de là... Est-ce qu'il y a quelqu'un qui vérifie ça? Vous, est-ce que vous faites des rapports? Est-ce que vous faites des rapports pour dire : Cette situation-là...

**M. Daoust (Martin) :** Bien, nous, on n'en fait pas parce qu'on est juste une association.

**M. Villeneuve :** Oui, je comprends.

**M. Daoust (Martin) :** C'est les patrons en... C'est les entrepreneurs en signalisation, normalement, qui devraient faire ça avec le MTQ.

**M. Villeneuve :** Ne pensez-vous pas que, pour améliorer votre sécurité, il y aurait peut-être lieu de prévoir justement que ces normes-là soient vérifiées à l'occasion, à tout le moins, tu sais?

**M. Dionne (Jean-François) :** Bien, sur le chantier, tu es supposé... Bien, on va prendre un chantier du MTQ ou de la ville, ils vont mettre un surveillant de chantier. Lui, il est supposé suivre les normes du ministère, tout ça, la CSST. Mais, je vais vous dire, généralement, là, il est supposé vérifier les cartes de compétence, tout ça. Mais le gars, je peux le dire, à 95 % du temps, il se fout de la signalisation, il se fout. Non, il veut savoir si le pavage est bien fait. Hé! regarde, bien, moi, il faut que ça soit libéré à telle heure, faites ça. Mais, pour la conformité, c'est comme la deuxième occupation qu'ils vont faire. Mais c'est sûr qu'on essaie de faire ça professionnel.

**M. Villeneuve** : En tout cas, moi, je peux vous dire que dans un chantier de construction autre que routier, où la CSST a mainmise, si on peut dire ça, quand ils débarquent, je peux vous dire que vous avez intérêt à être aux normes parce que le chantier est fermé, et puis les... Bon, en fait, je pose la question, parce que je me dis que, si on veut vraiment donner un coup de barre pour sécuriser vos gens puis rendre ça beaucoup plus sécuritaire pour tout le monde, autant pour les usagers, les travailleurs que les signaleurs, bien, il va peut-être falloir, à un moment donné, dire : Bien, est-ce que ça peut être la CSST, exemple, qui pourrait avoir un mandat pour vérifier que les normes sont respectées en tout temps? Et, quand les gens vont savoir qu'ils sont surveillés puis qu'il y a des amendes salées qui viennent avec, bien, je peux vous dire que ça pourrait faire une différence, à mon avis. Oui, M. Daoust.

**M. Dionne (Jean-François)** : Bien, tu sais, oui, la CSST, mais la CSST, il faut que tu appelles quand la personne, elle est en train, malheureusement, de pisser du sang. Je les appelle, des fois. Moi, des fois, il y a du monde qui m'appelle, qui dit : Jean-François, appelle le ministère des Transports parce que tel chantier n'est pas conforme. Là, je vais les appeler, mais, une chance sur deux, ils vont se déplacer ou, si j'appelle la CSST, la CSST, elle va dire : C'est-urgent? Bien, il n'est pas en train de mourir, mais peut-être qu'il va arriver un accident. Bien, elle dit : On va y aller selon le personnel qu'on a.

C'est la job au surveillant de chantier à surveiller que ça soit conforme, mais eux, ils ne sont jamais surveillés par le ministère des Transports, malheureusement.

**M. Villeneuve** : Juste pour être clair, parce que je veux juste comprendre, est-ce que je dois comprendre que la CSST, c'est dans son mandat de vérifier que les normes en termes de signalisation sont respectées? Je ne sais pas si quelqu'un du gouvernement peut répondre, M. le Président, avec le consentement de tout le monde.

**Le Président (M. Iracà)** : Si j'ai le consentement, on peut déroger au bloc d'échange, là, avec une question, si le ministre a la réponse.

**M. Fortin (Pontiac)** : Oui, je n'ai pas de problème. En fait, ce que je comprends, ce que je comprends, c'est que la CSST a le mandat ou a l'opportunité d'aller inspecter n'importe quoi, n'importe quand, essentiellement, là. Ça fait partie de leur mandat gouvernemental de la surveillance de tous les milieux de travail. Donc, la CSST peut très bien, peut très bien, je ne dis pas qu'elle le fait, mais elle peut très bien aller voir un chantier, comme elle va voir n'importe quel autre lieu de travail, là, pour s'assurer de la sécurité des travailleurs.

**M. Villeneuve** : N'y aurait-il pas lieu d'envoyer une directive ou, à tout le moins, un message clair à la CSST? Parce qu'il y a des morts à chaque année, il y a des gens qui sont blessés à chaque année. Et puis il y a plusieurs chantiers puis il va y en avoir encore beaucoup pendant un certain temps, là. Je ne sais pas...

**M. Fortin (Pontiac)** : Mais je pense, juste pour le bénéfice de la chose, là, au-delà de la possibilité que la CSST aie, je pense qu'il y a lieu de comprendre comment elle le fait, là, de notre côté, mais de ce côté-là, on peut très bien aller voir la CSST pour voir comment elle s'y prend, comment elle le fait, si elle le fait, etc. Mais, au niveau de la possibilité, à l'intérieur de son mandat, elle peut le faire. Donc, elle a l'autorité de le faire.

**M. Villeneuve** : M. le Président, est-ce que ce serait possible, de la part du ministre et du ministère, durant les travaux de la commission, de peut-être demander à la CSST de nous expliquer comment elle intervient, de quelle façon, et puis peut-être nous remettre un peu un compte rendu là-dessus? Est-ce que c'est possible?

**M. Fortin (Pontiac)** : Bien... Allez-y, M. le Président, là.

**Le Président (M. Iracà)** : Bon, là, écoutez... Oui, bien, peut-être qu'on pourrait y revenir, je vous dis ça sous toute réserve...

**M. Villeneuve** : Parfait.

**Le Président (M. Iracà)** : ...mais à l'article par article, parce que, là, on a des invités, ce serait peut-être intéressant de les entendre.

**M. Villeneuve** : Pas de problème. Oui, mais je pense qu'ils sont intéressés à l'idée. Dernière question, M. le Président, rapidement.

**Le Président (M. Iracà)** : Oui.

**M. Villeneuve** : J'ai compris, sur les gyrophares, qu'il y a une banalisation, puis cette banalisation-là fait en sorte que, finalement, les gens, ils ne les regardent plus puis, bon, ils font moins attention. Ce que j'ai moins compris, c'est est-ce que ça prend nécessairement une vignette autorisée pour pouvoir mettre un gyrophare sur un véhicule.

**M. Dionne (Jean-François)** : La loi dit que, si le gyrophare est permanent, il faut que tu l'aies. S'il n'est pas permanent, comme tu peux l'enlever, tu n'as pas besoin. Mais sauf que, généralement, c'est vissé après un véhicule, tout

ça, les gyrophares. Mais la loi est comme ça : si c'est permanent sur le véhicule, tu en as besoin d'un. Si c'est un que tu achètes chez Canadian Tire, qui se branche dans le briquet, tu n'en as pas besoin, de vignette.

**M. Villeneuve** : Les pompiers volontaires demandaient la permission d'avoir un gyrophare sur leur véhicule pour se déplacer lorsqu'ils sont appelés à aller sur un feu. Si c'est légal... Moi, on va vérifier ce bout-là parce que je ne suis pas certain, moi, que c'est...

**M. Dionne (Jean-François)** : Puis eux autres demandaient un gyrophare mauve.

**M. Villeneuve** : Ah! la couleur, bon.

**M. Daoust (Martin)** : Les premiers répondants.

**M. Dionne (Jean-François)** : Les premiers répondants. Nous, vert. Vert, c'est ça?

**M. Daoust (Martin)** : Vert.

**M. Villeneuve** : Pompiers volontaires qui voulaient... Vert? En tout cas. La couleur...

**M. Daoust (Martin)** : Dans certaines villes, puis je pense que c'est... je pense que c'est à Laval... pas à Laval, à Saint-Jérôme ou je ne sais pas trop quoi, il me semble que c'est dans le Nord-du-Québec qu'ils ont demandé... Bien, sur la Rive-Nord, je m'excuse.

**Le Président (M. Iracà)** : C'est vert, là.

**M. Villeneuve** : M. le Président...

**Le Président (M. Iracà)** : Oui, allez-y.

**M. Villeneuve** : Je m'excuse pour les personnes qui font de la transcript, là, c'est moi qui est un peu...

**Le Président (M. Iracà)** : Oui, oui. Non, non. C'est correct, on est...

**M. Villeneuve** : Mais je sais qu'ils sont très habiles. Ils sont très habiles pour... Alors, écoutez...

**Le Président (M. Iracà)** : Malheureusement, il vous reste 25 secondes, par exemple.

**M. Villeneuve** : Bien, c'est parfait. Bien, écoutez, ça... Bien, allez-y pour les 25 secondes. À vous la parole.

**M. Dionne (Jean-François)** : Comme je te dis, vous pouvez demander à la CSST, tout ça, mais, je vous le dis, nous, nous autres, on a dit au ministre des Transports, puis on le dit depuis deux ans : S'il y aurait quelqu'un, à chaque district du ministre des Transports, il aurait la responsabilité de dire : J'ai ma liste de chantiers à soir, je prends mon véhicule du ministre des Transports et je fais la tournée des chantiers, ça prendrait quelqu'un du MTQ pour surveiller les surveillants, qu'ils fassent leur job. Juste ça, là, ça égaliserait tout, il y aurait moins de troubles.

**M. Daoust (Martin)** : Il y aurait moins de problèmes.

**M. Dionne (Jean-François)** : Mais le ministre des Transports, ils sont en manque de personnel, ça fait que...

**Le Président (M. Iracà)** : Alors, vous avez eu le mot de la fin. Dernier bloc d'échange, mais non le moindre, avec le deuxième groupe d'opposition, le député de Deux-Montagnes.  
• (16 h 20) •

**M. Charette** : Merci, M. le Président. Merci, messieurs, de votre présence aujourd'hui. J'avais eu l'occasion d'échanger avec M. Dionne, notamment, à quelques reprises au cours de la dernière année, des derniers mois. Je comprends le travail essentiel que vous faites et je devine aussi qu'une bonne partie de la population n'a aucune idée du risque que vous encourez à chacune des fois que vous sortez de vos véhicules pour faire de la signalisation. En fait, on emprunte tous régulièrement l'autoroute, mais rares sont les automobilistes qui ont eu l'occasion, ne serait-ce qu'une fois dans leur vie, de descendre de leur véhicule, de marcher sur l'autoroute pour réaliser quelle est la vitesse. Lorsqu'on voit sur l'odomètre 100 kilomètres-heure, 120 kilomètres, on est au volant, on est confortablement assis, mais on ne peut pas imaginer, bien souvent, lorsqu'on est immobiles, debout, à l'extérieur, exposé non seulement aux grands vents, mais à la circulation, à quel point ça peut être dangereux. Donc, votre éclairage est très, très précieux. Donc, merci, encore une fois.

Je retiens plusieurs éléments de vos propos. Vous avez mentionné qu'au cours des dernières années... un certain nombre de blessés, un certain nombre de décès. Puis je regardais un petit peu les statistiques, vous êtes, j'imagine, comme association ou comme travailleurs dans le domaine, moins nombreux que les policiers, par exemple, et pourtant, en fonction,

au fil des années, vous avez plus de signaleurs qui sont soit décédés en fonction ou blessés au travail suite à leurs responsabilités. Et encore là, malheureusement, toute vie humaine est précieuse, mais il y a sans doute moins de couvertures médiatiques suite à un accident qui toucherait un de vos membres versus un policier qui décéderait en fonction. Dans les deux cas, c'est tragique, mais beaucoup, beaucoup de gens ne sont pas conscients, là, de la réalité qui est la vôtre. Donc, merci de nous aider à mieux la connaître.

Au niveau des points, si vous aviez une recommandation, vous avez parlé des amendes, mais votre principale recommandation, ce serait que le nombre de points de démerite soit équivalent à une offense, minimalement, l'offense que l'on propose pour le cellulaire au volant plutôt que trois, comme c'est le cas actuellement?

**M. Dionne (Jean-François) :** Oui, parce que, tu sais, un téléphone cellulaire, c'est quatre points, un signaleur, c'est trois points, puis passer sur un autobus scolaire, c'est neuf points. Ça fait qu'on peut-u s'entendre à... Si on doublait ça à quatre ou six points pour un non-respect envers un signaleur, ça aiderait pas mal les causes.

**M. Charette :** Et, en termes de portée, pour que tous comprennent justement le rôle qui leur revient dans la sécurité des travailleurs, est-ce que, pour vous, une bonne campagne de sensibilisation, vous avez parlé, là, de l'impact de certaines d'entre elles, pourrait être aussi efficace, sinon plus que l'augmentation des points?

**M. Daoust (Martin) :** Bien, à ma connaissance, je pense que oui. À mon opinion personnelle, je pense que oui. Moi, ça ne m'intéresse pas de perdre huit points sur mon permis, j'y penserais à deux fois. Tu sais, comme rouler à... Maintenant, on a doublé les amendes pour... à 40 kilomètres-heure de plus, je pense que ça coûte... pour l'excès de vitesse. Mais ça, le monde ont compris. Ils savent que maintenant ils n'ont plus de rouler à 170 ou 180. C'est à peu près le même... Il me semble que, quand tu as payé un ticket de 2 000 \$, tu y réfléchis deux fois, à 800 \$ puis à huit points de démerite, là.

**M. Dionne (Jean-François) :** Je vais prendre un exemple. Voilà quelques semaines, il y a un monsieur qui roulait à 176. Il fuyait les policiers. 176 kilomètres-heure. Il a rentré dans un chantier de construction, il a ramassé la remorque flèche, il est arrivé à quelques mètres de l'amortisseur d'impact. Pas d'amortisseur d'impact, il y aurait eu des décès sur le chantier Décarie. Pourtant, c'était juste les travaux de déneigement, là. 176 sur l'autoroute Décarie. Mais le plus... j'ai appelé les policiers, ils ont dit : Non, la loi du corridor de sécurité ne s'applique pas. On est sur un chantier, il a failli rentrer dans l'amortisseur d'impact!

À chaque fois que je demande de faire respecter la loi du corridor de sécurité, ça ne s'applique pas aux travailleurs de la signalisation. Pourtant, la loi est bien claire : tout véhicule muni d'un gyrophare jaune avec un clignotant, avec une flèche, il faut faire la loi du corridor. N'oubliez pas que nos installateurs sont formés. Présentement, il faut passer une nouvelle formation à tous les trois ans. Tous les signaleurs reçoivent une formation révisée à tous les trois ans.

**M. Charette :** ...dans le fond, oui, des points, oui, d'une campagne de sensibilisation, mais même les policiers méritaient peut-être une formation encore plus approfondie pour vous reconnaître comme étant partenaires. Si les policiers vous disent que ça ne s'applique pas, est-ce que ça veut dire qu'eux-mêmes ne sont pas informés?

**M. Dionne (Jean-François) :** Savez-vous combien de...

**M. Daoust (Martin) :** Selon moi, les policiers ont les connaissances et les compétences pour doubler les amendes. Ils doivent connaître la loi du corridor de sécurité. Ils doivent connaître le danger, selon moi. Mettons que c'était un de leurs collègues qui avait un accident, qui se ferait frapper, ça serait toute une autre paire de manches, je pense. Tu sais, je veux dire, je pense qu'il y a un... Je ne veux pas dire que les policiers ne font pas leur job, mais on dirait qu'ils sont moins sensibles à la cause des travailleurs sur la signalisation que leur propre cause, que si eux font la signalisation, mettons.

**M. Charette :** Et c'est vrai, je vous le reconnais, que les campagnes de publicité, par le passé, mettaient l'emphase sur un, sinon deux types de véhicules en particulier. Donc là, peut-être que, pour nous, il y a quelque chose à considérer à ce niveau-là.

Je vois le président... je sais que le temps presse. Peut-être une dernière question. Parmi vos membres, vous avez naturellement des gens qui travaillent pour des entrepreneurs privés, mais est-ce que vous représentez également des gens du MTQ? Est-ce que vous avez des gens du MTQ?

**M. Dionne (Jean-François) :** ...c'est juste des entrepreneurs privés qu'on représente, les signaleurs.

**M. Charette :** Uniquement.

**M. Dionne (Jean-François) :** Et on compte, au Québec, environ 3 000 travailleurs en signalisation. Puis c'est 3 000 travailleurs qui ont une vie à part le travail. Puis, nous autres, c'est très important que ça soit pris au sérieux, nos demandes. Tu sais, il y a trop de décès, il y a trop d'accidents. Et, s'il n'y aurait pas de travailleurs de signalisation, là, il n'y aurait pas de chantier au Québec.

**M. Charette :** Donc, vous nous avez éclairés sur plusieurs points. Un gros merci pour votre présence. Merci.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange. Écoutez, messieurs, merci de votre participation à cette commission. C'est très important. Vos idées seront prises en compte.

Alors, l'ordre du jour étant épuisé, je lève la séance de la commission. J'ajourne les travaux au mardi 13 février, 10 heures. Merci beaucoup.

*(Fin de la séance à 16 h 25)*